Institut für Konjunkturforschung

Inhalt:

Zahlen der Woche: Verkehr . . . . . S. 85
Der Aufschwung der ausländischen Flugzeugindustrie . . . . . S. 85 ff.
Der Weltluftverkehr . . . . . S. 89 f.
Sonderbeilage:
Das Typenproblem in der Kraftfahrzeugwirtschaft

WOCHENBERICHT
DES
INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

10. JAHRGANG BERLIN, DEN 21. APRIL 1937 NUMMER 16

Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telephonische Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

Die Zahlen der Woche

Verkehr

Nach dem jahreszeitlichen Rückgang in den Wintermonaten ist der Güterumschlag in den ersten Monaten des Jahres 1937 wieder gestiegen. Die Frühjahrsbelebung war teilweise noch etwas stärker als im Vorjahr. Im Personenverkehr hat vor allem der Reiseverkehr an den Feiertagen zugenommen. Paketauflieferung und Fernsprechverkehr über Land waren bereits im Jahre 1936 höher als 1928.

Am Kraftfahrzeugmarkt setzte das Saisongeschäft auch in diesem Jahr wieder sehr lebhaft ein. Die Zulassungen von Personenkraftwagen lagen in den ersten 3 Monaten um rd. 17 v.H. über Vorjahrsstand. Auch im Absatz von Lastkraftwagen und insbesondere von Krafträdern hält der Anstieg weiter an.

Verkehr (arbeitstäglich)	Einheit	1928	1929	1932	1933	1934	1935	1936	1936 Jan.	1936 Febr.	1937 Jan.	1937 Febr.
		Jahres- und Monatsdurchschnitte										
Güterbewegung auf Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen	1928 = 100	100,0	101,4	59,2	65,1	77,0	85,3	95,0	82,7	79,3	86,9	87,9
Reichsbahn, Wagenstellung	„	100,0	101,3	66,4	69,8	78,2	82,8	90,0	78,4	77,6	84,1	87,2
Beförd. Güter im öffentl. Verkehr	1 000 t	1 412	1 430	789	864	1 041	1 189	1 315	1 162	1 158	[2]1 275	[2]1 305
„ Personen[1]	Mill.	167,5	165,0	108,8	103,4	113,3	124,1	134,2	128,6	124,1	[2]152,4	[2]138,0
Reichspost: Beförderte Pakete	1928 = 100	100,0	95,5	78,1	83,9	91,5	95,0	102,4	84,7	92,2	88,0	99,9
Ferngespräche	„	100,0	106,6	82,4	82,0	88,6	93,6	100,6	88,1	90,2	95,6	98,8

Zulassungen von Kraftfahrzeugen (arbeitstäglich, in Stück)	1929	1932	1933	1934	1935	1936	1936 Jan.	1936 Febr.	1936 März	1937 Jan.	1937 Febr.	1937 März[2]
Personenkraftwagen[3]	313,2	133,9	269,7	430,1	594,3	701,4	499,5	495,9	664,5	505,8	557,7	877,7
Lastkraftwagen[4]	87,8	22,9	38,1	77,3	122,7	164,1	106,8	109,0	151,7	125,8	131,1	195,4
Krafträder	.	183,8	190,3	295,0	444,9	608,7	163,1	248,5	597,2	238,1	362,7	870,6

[1]) Monatssummen. — [2]) Vorläufig. — [3]) Einschl. Dreiradfahrzeuge für Personenbeförderung, bis 1934 einschl. über 350 kg Eigengewicht, ab 1935 über 200 ccm Hubraum. — [4]) Einschl. Dreiradfahrzeuge für Lastenbeförderung, bis 1934 einschl. über 350 kg Eigengewicht, ab 1935 über 200 ccm Hubraum und Omnibusse.

Der Aufschwung der ausländischen Flugzeugindustrie

War schon Anfang 1936 die ausländische Flugzeugindustrie ausgezeichnet beschäftigt[1]), so ist inzwischen ein neuer Produktionshochstand erreicht worden. In allen Teilen der Welt werden die Kapazitäten der Flugzeugfabriken erweitert; selbst industriell noch weniger entwickelte Länder gehen mit Energie an den Aufbau eigener Flugzeugindustrien. Der Wert der Flugzeugproduktion der Welt wird 1936 sicher 1½ bis 2 Milliarden RM betragen haben.

Die wachsende Bedeutung der Luftrüstungen

Die Ausgaben der Welt für Luftrüstungen nehmen ständig zu. Nach den Berechnungen des Völkerbundes wurden um 1930 in allen Ländern der Welt zusammen rd. 18 Mrd. RM für Rüstungen ausgegeben; davon entfielen 2,3 Mrd. RM oder knapp 13 v. H. auf Luftrüstungen. Bis 1936 sind die gesamten Rüstungsausgaben der Welt auf gut 30 bis 35 Mrd. RM gestiegen; mindestens 4 bis 5 Mrd. RM dürften davon für Luftrüstungen abgezweigt worden sein.

Die Zunahme der Luftetats ist für die Produktionswirtschaft der einzelnen Länder deshalb von besonderer Bedeutung, weil aller Erfahrung nach die Luftwaffe besonders große Materialaufwendungen erfordert. Den Untersuchungen

[1]) Vgl. Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 9. Jg., Nr. 24 vom 17. 6. 1936.

der Abrüstungskonferenz zufolge wurden um 1929/30 von den gesamten Rüstungsausgaben der Welt rd. 29 v. H. für Waffen, Munition und sonstiges Kriegsgerät ausgegeben; bei den Luftetats allein betrug der Anteil dieser Aufwendungen rd. 50 v. H. Außerdem sind hier die Kosten für Bauten, Betriebsstoffe usw. relativ hoch; so wird es verständlich, daß sich bei der Luftwaffe etwa 75 v. H. der Rüstungsausgaben in der Nachfrage nach Sachgütern niederschlagen.

Gliederung der Luftrüstungsausgaben in der Welt um 1930*)

Gliederung	Mill. RM	v. H.
Personalausgaben (ohne Unterhaltskosten)	554	24,2
Unterhaltskosten	171	7,5
Transportkosten	148	6,5
Bauten	262	11,5
Kriegsmaterial	1 147	50,3
Gesamt	2 282	100

*) Angaben für 38 Länder.

Unter Zugrundelegung dieser Relationen wird man den Wert der Flugzeugproduktion für 1936 sicher mit $1^1/_2$ bis 2 Mrd. RM annehmen können. Diese Zahl deckt sich der Größenordnung nach mit einer amerikanischen Schätzung, die den Wert der Flugzeug- und Motorenproduktion der Welt für das laufende Jahr (1937) auf rd. $2^1/_4$ Mrd. RM veranschlagt[1]).

Die Entwicklung in den einzelnen Ländern

Die großen Produzenten

Von Deutschland abgesehen[2]), konzentriert sich die Flugzeugindustrie der Welt vor allem auf Großbritannien, Frankreich, die Vereinigten Staaten von Amerika und die UdSSR; daneben verfügen noch Italien und Japan über leistungsfähige Flugzeugindustrien.

Die gewaltigste Zunahme der Luftrüstungen hat in den letzten Jahren wohl die *Sowjetunion* durchgesetzt. 1929 wurden in der UdSSR nur etwa 500 Flugzeuge einfacherer Konstruktion (meist in Lizenz) gebaut; bereits 1932 hatte sich die Zahl der hergestellten Flugzeuge verdreifacht, im Jahr 1936 sollen 8000 Flugzeuge hergestellt worden sein[3]). Die Zahl der Beschäftigten hat sich von 20000 im Jahre 1929 auf 160000 bis 220000 Menschen im Jahre 1936 erhöht[4]). Eine weitere Zunahme im laufenden Jahr ist zu erwarten, zumal die Rüstungsausgaben für 1937 um 35 v. H. höher angesetzt worden sind als für 1936.

Besonders ausgeprägt war die Produktionszunahme im vergangenen Jahr ferner in *Großbritannien*. Jahrelang hatte hier die Flugzeugindustrie schwer zu kämpfen, weil die Regierungsaufträge nur gering waren; die Zahl der gebauten Flugzeuge war dementsprechend von 1434 im Jahr 1930 auf rd. 1100 in den Jahren 1933/34 zurückgegangen. Seit 1935 konnte sich — im Zusammenhang mit den umfassenden Aufrüstungsplänen — ein rascher Anstieg durchsetzen: Die Zahl der Beschäftigten hat sich von 20400 im Jahre 1933 auf rd. 63000 Anfang 1937 erhöht; die Erzeugung von Flugzeugen ist in den letzten 11 Monaten zweieinhalbmal, die von Motoren sogar dreieinhalbmal so groß gewesen wie im Jahr 1930 oder 1931. Im Luftrüstungshaushalt sind 1937/38 rd. 29 Millionen £ für den Ankauf von Flugzeugen vorgesehen — d. h. 9,4 Millionen £ mehr als 1936/37 und 23,0 Millionen £ mehr als 1935/36. Der Wert der vom Luftfahrtministerium vergebenen Aufträge beläuft sich für die Zeit von April bis Dezember 1936 auf über 67 Millionen £; 1930 hatte der Wert der gesamten britischen Flugzeugproduktion nur 8,2 Millionen £ betragen. Eine weitere, bedeutende Steigerung der laufenden Erzeugung ist zu erwarten, denn viele der neu errichteten Werke beginnen erst dieses Jahr mit der Produktion. Für die ganze (fünfjährige) Rüstungsperiode rechnet man mit der Bestellung von 10000 Flugzeugen.

Auch *Frankreich* macht neuerdings die größten Anstrengungen, um die Bestände der Luftwaffe zu erneuern und die Erzeugung auf hohen Stand zu bringen. Die „Nationalisierung" der französischen Flugzeugfabriken dient — nach Überwindung von Anlaufschwierigkeiten, die noch nicht überstanden sind — in erster Linie der besseren Organisation der Erzeugung. Die Ablieferungen von Flugzeugen an die Wehrmacht haben sich von 785 Maschinen im Jahre 1935 auf 890 im Jahr 1936 erhöht. Der französische Luftfahrtminister Cot stellte Anfang Februar d. J. fest, daß in den vergangenen 7 Monaten der Bestand an Flugzeugen erster Linie um 37 v. H. gestiegen ist. Der Auftragsbestand allein der nationalisierten Werke (ohne Motorenfabriken) muß zur Zeit etwa 800 Millionen Fr. betragen[1]); 1937 sollen annähernd doppelt soviel Flugzeuge an die Wehrmacht geliefert werden wie 1935.

Die *amerikanische* Flugzeugindustrie schließlich arbeitet mit voller Ausnutzung ihrer Kapazitäten. Bei starker Zunahme der Regierungsaufträge sowohl auf Kriegs- als auch auf Zivilflugzeuge hat sich die Erzeugung von 1324 Flugzeugen im Jahr 1933 auf 2500 bis 2800 im Jahr 1936 erhöht; für 1937 rechnen amerikanische Fachkreise mit einer weiteren Produktionssteigerung von 55 v. H. Der Auftragsrückstand ist so hoch, daß auf Monate hinaus gute Beschäftigung gesichert ist. So waren die unerledigten Bestellungen bei Curtiss Wright Anfang 1937 mehr als doppelt so groß wie im Frühjahr 1935, und die Douglas Aircraft Corp. hat sogar zwölfmal höhere Aufträge zu Buch stehen als vor einem Jahre.

Die kleineren Länder

Aber auch die kleineren Produktionsländer bleiben im Anstieg nicht zurück: Aus *Italien* wird berichtet, daß die Flugzeugwerke die 60-Stundenwoche eingeführt haben; die Zahl der hergestellten Flugzeuge, die um 1928 nur etwa 600 Maschinen jährlich betragen hat, wird von amerikanischen Sachverständigen für 1937 auf rd. 2400 Flugzeuge veranschlagt. Die *japanische* Flugzeugindustrie, noch um 1928 weitgehend von der Einfuhr abhängig, hat sich neuerdings voll-

[1]) Schätzung der Bendix Aviation Export Corp., New York.

[2]) In Deutschland liegen besondere Verhältnisse vor: Nachdem die Fesseln des Versailler Diktats gesprengt waren, wurde hier ab 1935 schlagartig — unter äußerster Ausnutzung aller technischen und industriellen Möglichkeiten — eine Luftwaffe so gut wie neu geschaffen. Vgl. die Erklärungen Görings vor dem „Verein der ausländischen Presse" in Berlin am 2. Mai 1936 (nach: Die deutsche Luftfahrt, Jahrbuch 1936, herausg. v. Orlovius und Schulz, Frankfurt/Main 1936, S. 29f.) — [3]) Vgl. Oberst Freiherr v. Bülow: Die Luftwaffe Sowjetrußlands, in: Militärwissenschaftliche Rundschau, 1. Jg. 1936, Heft 6, S. 803. — [4]) Dabei dürften allerdings die Beschäftigten in den meisten Lieferindustrien mitgezählt worden sein.

[1]) Die Betriebsmittel der Flugzeugfabriken, die 25 v. H. des Auftragsbestandes ausmachen, werden vom französischen Luftfahrtministerium auf 200 Mill. Fr. geschätzt (Frankfurter Zeitung vom 24. 3. 37).

kommen verselbständigt; die Erzeugung ist hier von etwa 200 Maschinen um 1929/30 auf über 2000 im Jahr 1936/37 gewachsen. Die bedeutendste Flugzeugfabrik der *Niederlande* (Fokkerwerke) plant eine Erweiterung ihrer Anlagen, so daß statt gegenwärtig 800 dann 2000 Arbeiter beschäftigt werden können. In *Schweden* ist mit einem Aktienkapital von 4 Millionen Kr. eine Gesellschaft gegründet worden, deren Erzeugung die Versorgung des Landes mit Militärflugzeugen aus einheimischer Produktion sicherstellen soll. Auch in der *Tschechoslowakei* und in *Polen* sind neue Werke in Betrieb genommen worden.

Die „Neuländer"

Schließlich kommt auch in den industriell weniger entwickelten Ländern allmählich der Aufbau eigener Flugzeugwerke in Gang: So sind in *Australien* zwei Flugzeugwerke im Bau begriffen, die ab Mitte 1938 mit voller Kapazität arbeiten sollen. In *Brasilien* waren schon 1935 die Vorarbeiten für die Errichtung eines nationalen Flugzeugwerks abgeschlossen; die auf zwei Jahre berechnete Bauzeit dürfte demnächst abgelaufen sein. Auch für *Niederländisch Indien* ist die Errichtung eines Flugzeugwerks geplant. In *Lettland* arbeiten neben der Staatlichen Elektrotechnischen Fabrik V E F vor allem die Libauer Kriegshafenwerkstätten mit Erfolg an der Erzeugung einheimischer Flugzeuge.

Alle diese Staaten sind freilich auf die technische Hilfeleistung der „alten" Produktionszentren angewiesen. Die Entwicklung der Flugzeugproduktion im eigenen Land wird meist durch Patent- und Lizenzverträge mit den bekanntesten Flugzeugwerken der Großstaaten möglich gemacht. Dabei bedingen die hierfür zu zahlenden Gebühren in der Regel höhere Produktionskosten in den Neuländern[1]): einmal sind hier die aufgelegten Serien meist nur klein; außerdem ist die Flugzeugtechnik noch immer in so stürmischer Entwicklung begriffen, daß die angekauften Patente rasch veralten.

Es ist daher auch heute noch für die Neuländer außerordentlich kostspielig, sich „eigene" Flugzeugwerke aufzubauen, die vom Ausland unabhängig sind. Trotz der Verselbständigung Japans und der UdSSR in ihrer Flugzeugversorgung wird man daher damit rechnen können, daß der Weltmarkt für Flugzeuge noch lange Zeit aufnahmefähig bleiben wird.

Der Welthandel in Flugzeugen

Im ganzen zählen — von Deutschland abgesehen — vor allem die Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien und Frankreich zu den großen Exportländern in Fluggerät. Zwar führen auch Italien, Holland, die Tschechoslowakei, Belgien und Polen Flugzeuge und Motoren aus; der Export hält sich hier aber in sehr engen Grenzen.

Im ganzen dürfte der Welthandel in Flugzeugen im vergangenen Jahr, in Gold berechnet — einschließlich der hier nicht erfaßten Länder — zwischen 125 und 150 Millionen *RM* betragen haben; davon entfallen über 100 Millionen *RM* allein auf die Vereinigten Staaten, Großbritannien und Frankreich. Abgesehen vom Flugzeugexport Frankreichs, der von 1935 auf 1936 um 20 v. H. zurückging, ist die Ausfuhr aller übrigen Länder beträchtlich gestiegen. Besonders groß war die Zunahme der Ausfuhr bei den kleineren Export-

[1]) Eine japanische Flugzeugfirma mußte z. B. 1929 folgende Bedingungen erfüllen, um die Erlaubnis zum Nachbau einer ausländischen Flugzeugtype zu erhalten: 1. Ankauf eines Modellflugzeuges zum Preis von 300 000 Yen; 2. 10% Lizenz für jedes Flugzeug, das nach der betreffenden Type gebaut wurde. Vgl.: The Japan Times and Mail, Januar 1936.

Welthandel (Ausfuhr) in Fluggerät*)

Land	Einheit	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
				in Landeswährung					
Ver. Staaten von Amerika	1 000 $	9 125,3	8 806,3	4 910,2	7 633,0	9 093,0	17 514,8	14 127,6	22 771,3
Großbritannien	1 000 £	2 186,6	2 050,9	1 861,4	1 741,8	1 465,9	1 923,3	2 726,5	2 924,0
Frankreich	1 000 frs.	217 100	211 900	165 000	80 900	72 300	82 200	151 100	129 300
Italien[1])	1 000 Lire	22 593	6 337	22 759	24 799	33 090	19 308	33 515	.
Niederlande	1 000 Guld.	5 136	4 258	2 331	1 403	787	638	1 091	2 286
Tschechoslowakei	1 000 Kč	7 780	2 104	10 758	7 888	4 391	6 023	6 957	12 861
Belgien	1 000 frs.	1 780	9 415	2 132	1 257	574	81	855	8 222
Polen	1 000 Zloty	99	63	341	70	79	304	44	437
				in Landeswährung; 1929 = 100					
Ver. Staaten von Amerika		100	97	54	84	100	192	155	250
Großbritannien		100	94	85	80	67	88	125	134
Frankreich		100	98	76	37	33	38	70	60
Italien		100	28	101	110	146	85	148	.
Niederlande		100	83	45	27	15	12	21	45
Tschechoslowakei		100	27	138	101	56	77	89	165
Belgien		100	529	120	71	32	5	48	462
Polen		100	64	344	71	80	307	44	441
Gesamt		100	93	72	67	67	99	113	143
				in Mill. *RM* (Goldkurse)					
Ver. Staaten von Amerika		38,3	36,9	20,7	32,1	30,9	44,0	35,2	56,5
Großbritannien		44,6	41,8	35,5	25,7	20,5	24,3	33,2	36,1
Frankreich		35,7	34,9	27,2	13,4	11,9	13,5	24,8	19,7
Italien		5,0	1,4	5,0	5,4	7,3	4,2	6,9	.
Niederlande		8,7	7,2	3,9	2,4	1,3	1,1	1,8	3,7
Tschechoslowakei		1,0	0,3	1,3	1,0	0,5	0,6	0,7	1,3
Belgien		0,2	1,1	0,3	0,1	0,1	0	0,1	0,7
Polen		0	0	0,2	0	0	0,1	0	0,2
Gesamt		133,5	123,6	94,1	80,1	72,5	87,8	102,7	125,1

*) Deutschland nicht berücksichtigt. Die deutsche Ausfuhr von Flugzeugen und Motoren betrug 1929 rd. 16 Mill. *RM*. — [1]) Italien: 1936 als ebenso groß angenommen wie 1935.

ländern, ohne daß allerdings der Welthandel in Fluggerät dadurch ausschlaggebend beeinflußt worden wäre. So hat sich — von 1935 auf 1936 — die an sich kleine polnische Ausfuhr fast verzehnfacht, die belgische Ausfuhr ist auf fast das Neunfache gestiegen, die holländische Ausfuhr hat sich verdoppelt, und die Ausfuhr der Tschechoslowakei ist 1936 annähernd zweimal so groß gewesen wie im Vorjahr[1]). Von größerer Bedeutung für die Entwicklung des Welthandels ist die neunprozentige Ausfuhrsteigerung, die Großbritannien durchsetzen konnte, und vor allen Dingen die Zunahme der amerikanischen Flugmaterialausfuhr um 60 v. H. In Dollar ausgedrückt, ist die amerikanische Ausfuhr heute schon fast zweieinhalbmal so groß wie 1929. Im Jahr 1929 hatte Großbritannien noch unbestritten die Führung im Flugmaterialexport der Welt; die zweite Stelle wechselte zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika. Heute liegen die Vereinigten Staaten bei weitem in Front, der zweite Platz wird eindeutig von Großbritannien eingenommen, und in weitem Abstand folgt Frankreich.

Zur Struktur des Flugzeugexports

Wichtigste Abnehmer der großen Flugzeugexportländer

Vereinigte Staaten*) von Amerika (1936)		Frankreich (1936)		Großbritannien*) (1935)	
1 000 $		1 000 frs		1 000 £	
Gesamt	23 055	Gesamt	129 285	Gesamt	2 725,0
China	7 186	Rumänien	16 007	Persien	357,3
Argentinien	2 269	Polen	13 314	Brit.-Indien	308,9
Niederlande	1 108	Jugoslawien	11 880	Australien	231,1
Niederl.-Indien	1 064	Belg.-Luxbg.	7 617	Niederlande	174,5
Kanada	707	Türkei	5 975	Belgien	166,5
Mexiko	680	UdSSR	5 945	Neuseeland	127,2
Frankreich	676	Frz. Westafr.	5 604	Süd-u. Westafr.	115,8
Australien	645	Tschechoslow.	4 058	Ägypten	115,3
Jugoslawien	641	Japan	3 921	Frankreich	104,3

Absatzgebiete der großen Flugzeugexportländer

Absatzgebiete	Ver. St. v. Amerika (1936)		Frankreich (1936)		Großbritannien (1935)	
	1000 $	v. H.	1000 frs.	v. H.	1000 £	v. H.
Länder mit hochentwickelter Flugzeugindustrie[1])	1 548	6,7	463	0,3	119,8	4,4
Länder mit relativ entwickelter Flugzeugindustrie[2])	2 556	11,1	32 693	25,3	423,3	15,5
Länder ohne Flugzeugindustrie	15 639	67,8	47 910	37,1	1 125,0	41,3
Kolonien, Mandatsgebiete usw.	389	1,7	13 100	10,1	897,6	32,9
Nicht ausgewiesene Länder[3])	2 923	12,7	35 119	27,2	159,3	5,9
Gesamt	23 055	100	129285	100	2 725,0	100

*) Die ländermäßig aufgegliederten Außenhandelsstatistiken weichen in den Originalquellen z. T. geringfügig von den nach Waren gegliederten Nachweisungen ab. — [1]) Jeweils Deutschland, Frankreich, Vereinigte Staaten von Amerika, Großbritannien. — [2]) UdSSR, Japan, Italien, Tschechoslowakei, Polen, Niederlande. — [3]) Übrige Länder, soweit nur zusammen ausgewiesen und nicht zur Gruppe Kolonien, Mandatsgebiete usw. gehörig.

Ob diese Reihenfolge nun als „endgültig" anzusehen ist, muß allerdings bezweifelt werden. Denn einerseits kann die Neutralitätsgesetzgebung in den Vereinigten Staaten hier die weitere Ausfuhrentwicklung hemmen[2]), und Großbritannien ist im laufenden und im kommenden Jahr eher noch stärker als bisher mit Binnenaufträgen beschäftigt. Andererseits ist es denkbar, daß die französische Luftfahrtindustrie nach vollzogener Reorganisation wieder an Boden gewinnt; außerdem ist an die neuerstandene Luftfahrtindustrie Deutschlands zu denken, deren Export sich schon heute dem der Spitzengruppe nähert.

Die Flugzeugausfuhr der wichtigsten Staaten[1]) erstreckt sich auf eine große Anzahl von Ländern. So verteilt sich der französische Flugmaterialexport 1936 auf mehr als 25 Länder, wobei der wichtigste Abnehmer, Rumänien, nur etwa 12 v.H. des Gesamtexports aufnimmt. Die Ausfuhr der Vereinigten Staaten von Amerika war im gleichen Jahr nach mehr als 23 verschiedenen Ländern gerichtet, die britischen Flugmaterialexporte gingen 1935 in mehr als 35 Länder. Trotzdem lassen sich gewisse „Gesetzmäßigkeiten" deutlich erkennen:

1. Die Ausfuhr nach den Ländern mit eigener hochentwickelter Flugzeugindustrie ist im allgemeinen gering.
2. Den wichtigsten Markt stellen solche Staaten dar, die noch keine eigenen oder nur unzureichende Flugzeugwerke besitzen.

Im ganzen tritt allerdings nur ein relativ kleiner Teil der Flugzeugproduktion der Welt in den internationalen Handel ein. Die Exportquote der „Weltluftfahrtindustrie", wenn diese durchschnittliche Berechnung erlaubt ist, dürfte nicht einmal 10 v. H. betragen; in den Vereinigten Staaten von Amerika ergibt sich ein Exportanteil von etwa 15 v.H., in Großbritannien (1935) von etwa 30 v. H. So viele der „kleinen" Länder auch Flugzeuge einführen mögen — nach wie vor ausschlaggebend für die Beschäftigung der großen Flugzeugwerke ist der Bedarf der Binnenmärkte und hier vor allem der Bedarf der Militärverwaltungen. Nach Schätzungen der Bendix Aviation Export Corp. werden 1937 rd. vier Fünftel der Weltproduktion an Flugzeugen aus Kriegsflugzeugen bestehen.

Zunehmender Staatseinfluß – aber steigende Gewinne

Der Einfluß des Staates auf die Flugzeugindustrie hat sich in den letzten Jahren fast überall bedeutend verstärkt. Dies hängt nicht nur mit der Dringlichkeit der laufenden Nachfrage nach Kriegsflugzeugen zusammen; ein

Zur Gewinnentwicklung in wichtigen Flugzeugwerken*)

Jahr	Großbritannien				Ver. St. v. Amerika	
	Rolls Royce	Hawker	de Havilland	Armstrong Siddeley Devel.	Curtiss-Wright Corp.	Douglas Aircraft Co.
	Dividenden in v. H.				Nettogewinne in 1 000 $	
1929	10	.	10	0	—1956	403
1932	10	.	2½	10	— 596	[1]) 72
1933	17	.	7½	6,5	136	[1]) 46
1934	20	15	7½	10	360	[1]) 39
1935	22½	20	10	10	3	1263
1936	30	[2]) 30	10	107½	1100	976

*) Z. T. Flugmotorenwerke. — [1]) Nach Vornahme von Sonderabschreibungen. [2]) Plus 10% Bonus.

[1]) Die Flugzeugausfuhr Italiens wird erst neuerdings wieder veröffentlicht. Im Januar/Februar 1937 betrug die Ausfuhr von Fluggerät 8,2 Millionen Lire, gegenüber 3,8 Millionen Lire in der gleichen Zeit des Vorjahres.

[2]) Die amerikanische Flugzeugindustrie würde in diesem Falle wohl die Errichtung von ausländischen Filialen stärker betreiben als bisher.

[1]) Vgl. die nebenstehende Zahlenübersicht; für Frankreich und die Vereinigten Staaten von Amerika auf Grund der monatlichen Nachweise, für Großbritannien nach den — ausführlicheren — Jahresstatistiken.

enges Zusammenwirken zwischen Luftfahrtindustrie und Staatsführung ist weiter zur rechtzeitigen Vorbereitung der „*industriellen Mobilmachung*" erforderlich. Im einzelnen ist sehr umstritten, wie groß der Bedarf an Flugzeugen und -motoren im Ernstfall sein wird. Vorsichtige britische Schätzungen rechnen mit einer Verzehnfachung des Friedensbedarfs, sowjetrussische Arbeiten setzten den Kriegsbedarf sogar auf das 15- bis 20-fache der Friedensproduktion an. Das rasche Anlaufen der Massenproduktion im Kriege bedingt einmal eine straffe organisatorische Zusammenfassung der Flugzeugwerke, ferner eine Vereinheitlichung der Erzeugung nach Typen und Produktionsgängen und schließlich die Schaffung von Reservekapazitäten.

Um die volle Mitwirkung der privaten Firmen zu sichern, hat man im Ausland die Politik der Gewinnbeschränkungen vielfach etwas gemildert.

Durchschnittliche Ausfuhrpreise für amerikanisches Fluggerät
in 1 000 $

Jahr	Flugzeuge	Motoren
1929	15,8	4,3
1931	12,9	4,7
1934	16,7	4,4
1935	19,8	4,3
1936	22,6	5,7

So ist aus Großbritannien z. B. bekannt, daß die Regierung einen Mindestgewinn von 5 v. H. des Umsatzes garantiert; außerdem hat der britische Staat Entschädigungen für den Fall zugesagt, daß die jetzt errichteten zusätzlichen Kapazitäten später nicht ausgenutzt werden sollten.

Die Flugzeugpreise sind eher im Anstieg begriffen, was teils mit der Verteuerung des Materials, teils mit der qualitativen Verbesserung der Maschinen, zum Teil aber auch mit der Vergrößerung der Gewinnspannen zusammenhängt. Besonders starke Preissteigerungen werden aus Japan gemeldet. Der durchschnittliche Exportpreis für amerikanische Flugzeuge hat sich von 1935 auf 1936 um 14 v. H. erhöht. Bei Motoren beträgt die Zunahme sogar fast ein Drittel.

Die Ertragslage der Flugzeugindustrie hat sich dementsprechend fast überall bedeutend ver-

bessert. Die Dividenden der britischen Firmen haben einen Rekordstand erreicht, und für die amerikanische Flugzeugindustrie ist es bezeichnend, daß die Aktienkurse der fünf wichtigsten Firmen sich seit ihrem tiefsten Stand im Juni 1932 mehr als verachtfacht haben.

Der Weltluftverkehr

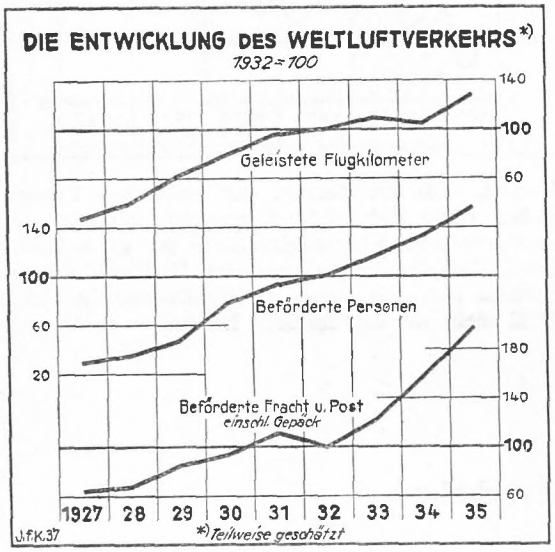
Die technischen Voraussetzungen für einen planmäßigen Luftverkehr wurden während des Krieges geschaffen. Daher steht die Handelsluftfahrt gegenwärtig erst im zweiten Jahrzehnt ihrer Entwicklung. In dieser kurzen Zeit hat sich der Aufbau des Luftverkehrsnetzes aber in derart stürmischem Tempo vollzogen, daß der Luftverkehr den Vergleich mit der Entwicklung der Eisenbahnnetze in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gut aushalten kann. Dabei lassen sich etwa *drei Abschnitte* unterscheiden.

Der *erste* reicht von Kriegsende bis in die Jahre der Hochkonjunktur 1928/29 und ist gekennzeichnet durch die Anstrengungen Deutschlands, das Verbot der Herstellung von Kriegsflugzeugen durch den Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsluftfahrt so gut wie möglich wettzumachen. Diese Beschränkungen und der Zwang zu einer möglichst hohen Eigenwirtschaftlichkeit verschafften jenen Nationen einen starken Vorsprung, in denen die Militärluftfahrt damals keine oder nur geringe Bedeutung besaß. In der Entwicklung von Verkehrsflugzeugen waren daher bald Deutschland und vor allem auch die Niederlande führend. Die von diesen beiden Nationen geleistete Pionierarbeit kam aber erst nach Beginn des zweiten Jahrzehnts der Verkehrsluftfahrt zur vollen Wirkung. Stand das erste Jahrzehnt nach dem Kriege in der Hauptsache im Zeichen der Entwicklung des Verkehrsflugzeugs, so wandte sich in den folgenden Jahren das Interesse vor allem dem Ausbau der Luftverkehrsorganisation zu. In den Jahren von 1927 bis 1935, in denen sich der Aufbau des Weltluftverkehrsnetzes eigentlich vollzog, hat sich die Verkehrsleistung nahezu verfünffacht. Dabei ändert sich nach dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise das Bild allerdings erheblich.

Der *zweite* Abschnitt in der Entwicklung des Weltluftverkehrs beginnt mit dem Ausbau des nordamerikanischen Netzes, das durch seine Weiträumigkeit besonders begünstigt ist. Gleichzeitig setzt in Europa eine lebhafte Bewegung zur Konzentration der Luftverkehrsunternehmungen ein, nachdem in den Anfängen meist eine Vielzahl von Unternehmen Luftverkehr betrieben hatten und in einen heftigen Konkurrenzkampf untereinander geraten waren. Ein hemmungsloser Wettbewerb war aber der planmäßigen Entwicklung des neuen

Verkehrsmittels abträglich. In Deutschland wurde die Zusammenfassung der Handelsluftfahrt in der Deutschen Lufthansa bereits im Jahre 1926 durchgeführt, in den meisten anderen Ländern erfolgte der Zusammenschluß teilweise weit später. Diese Tendenz zur Konzentration wurde verstärkt durch die Tatsache, daß die Handelsluftfahrt in fast allen Staaten noch der Subvention bedarf. Diese Zuschüsse, die teils vom Staat, teils von der Flugzeugindustrie bezahlt werden, wurden jedoch vielfach nur unter der Auflage einer weiteren Rationalisierung des Luftverkehrsnetzes gewährt. Dadurch ergab sich zwangsläufig eine starke Förderung des Durchgangsverkehrs. Daher steht der zweite Abschnitt in der Entwicklung des Weltluftverkehrs, der etwa bis zum Beginn der Wiederbelebung der Weltwirtschaft reicht, vor allem im Zeichen des Ausbaus der Fernluftwege.

So kommt es, daß im *dritten* Abschnitt der Weltluftverkehr trotz schrumpfenden Welthandels gerade nach Ausbruch der Weltwirtschaftskrise



besonders rasch zugenommen hat. In diese Zeit fällt auch die Einführung der Funkpeilung und des Nachtflugverkehrs sowie gegen Ende des Abschnitts die Entwicklung von Schnellverkehrsflugzeugen. Damit war die Grundlage für den weiteren Auftrieb in der Verkehrsluftfahrt geschaffen, der mit der Wiederbelebung der Weltwirtschaft erneut kräftig einsetzte. Der zwischenstaatliche Luftverkehr gewann immer stärker an Bedeutung. Namentlich der Verkehr nach Übersee nahm rasch zu. Von den gegenwärtig betriebenen großen Transkontinentalstrecken sind besonders hervorzuheben die Linien

Großbritanniens nach Indien, Australien und Südafrika,
Frankreichs nach Hinterindien und China,
der Niederlande nach Niederländisch-Indien und
der Vereinigten Staaten nach Südamerika.

Besonders schwierige Aufgaben stellt der Transozeanverkehr. Nichts kennzeichnet den raschen technischen Fortschritt besser als die gegenwärtige Entwicklung der Transozeanflüge. Auch hier hat die deutsche Leistung bahnbrechend gewirkt. Seit 1934 wird der Südatlantik — in neuerer Zeit gemeinsam mit der Air France — im regelmäßigen Verkehr von der Deutschen

Zur Entwicklung der deutschen Verkehrsluftfahrt

Jahr	Gesamter deutscher Luftverkehr			
	Flugkilometer	Personenkilometer	Fracht- und Gepäck Tonnenkilometer	Luftpost Tonnenkilometer
	(in 1 000)			
1925[1]	4 950	10 603	119,4	58,9
1926[1]	6 541	14 639	218,5	92,7
1927[1]	9 970	26 954	521,7	160,0
1928	11 450	28 689	735,2	138,3
1929	10 419	23 794	755,9	160,1
1930	10 862	23 818	816,0	190,2
1931	10 280	25 662	892,9	179,9
1932	9 193	28 212	873,3	158,1
1933	10 544	38 348	1 063,5	206,1
1934[2]	14 263	62 684	1 445,2	452,4
1935[2]	15 997	85 904	2 134,7	831,8
	davon: Transozeandienst			
1934	650	5 019	28,8	76,1
1935	1 109	5 756	160,6	152,2
	Europäischer Planverkehr der Deutschen Lufthansa			
1934	12 066	44 536	698,4	336,6
1935	13 370	62 090	836,5	629,3
1936	14 888	85 503	935,9	983,0

[1]) Bis 1927 ohne Ausschaltung von Doppelzählungen. — [2]) Einschließlich Transozeandienst.

Lufthansa beflogen. In Kürze darf wohl die Eröffnung eines regelmäßigen deutschen Flugbootverkehrs über den Nordatlantischen Ozean erwartet werden. Den Vereinigten Staaten ist es im abgelaufenen Jahr gelungen, den Stillen Ozean zu überwinden.

Seit 1935 hat die Weltluftfahrt einen neuen Auftrieb durch den verstärkten Einsatz des Luftschiffs im regelmäßigen Verkehr erhalten. Dabei zeichnet sich bereits deutlich eine Arbeitsteilung zwischen Luftschiff und Flugzeug dergestalt ab, daß dem Flugzeug seiner technischen Eigenart entsprechend die Mitnahme der Luftpost überlassen bleibt, während das Luftschiff eher die Beförderung von Personen und Lasten übernimmt. Im Jahre 1936 hatte sich nach dem Einsatz eines zweiten Luftschiffs und nach der Aufnahme eines regelmäßigen Verkehrs nach den Vereinigten Staaten die Zahl der mit Luftschiffen beförderten Personen gegenüber dem Vorjahr mehr als vervierfacht.

Anschrift des Herausgebers: Berlin-Charlottenburg 2, Fasanenstr. 6; Fernruf: 31 80 71. — Verlag: Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36, Ausgabe. — Versandort: Berlin. — Preßgesetzlich für die Redaktion verantwortlich: Dr. Gustav Lucae, Berlin. — Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) RM 30.— bezw. (bei vierteljährlicher Zahlung) RM 7.75 je Vierteljahr. — Gedruckt in der Märkischen Druckanstalt G. m. b. H., Berlin N 65.

— Diese Nummer umfaßt sechs Textseiten, zwei Zahlenbeilagen und eine sechsseitige Sonderbeilage —

1. Beilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung
10. Jahrgang — Berlin, den 21. April 1937 — Nummer 16 — Wochenzahlen 12. 4. bis 17. 4. 1937

Gegenstand	Einheit	Vorjahr								Gegenwart							
		24.-29. Febr. 1936	2.-7. März 1936	9.-14. März 1936	16.-21. März 1936	23.-28. März 1936	30. März bis 4. April 1936	6.-11. April 1936	13.-18. April 1936	22.-27. Febr. 1937	1.-6. März 1937	8.-13. März 1937	15.-20. März 1937	22.-27. März 1937	30. März bis 3. April 1937	5.-10. April 1937	12.-17. April 1937
Woche:		8	9	10	11	12	13	14	15	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Tätigkeitsgrad																	
Gesamtzahl der Arbeitslosen[1])	1 000	2514,9	.	.	.	.	1937,1	.	.	1610,9	.	.	.	.	*)1245	.	.
darunter:																	
Hauptunterstützungsempfänger[1])[2])																	
in der Arbeitslosenversicherung	,,	755,4	.	.	.	.	405,7	}	.	1068,5	.	.	.	.	*) 783	.	.
in der Krisenunterstützung	,,	797,1	.	.	.	.	727,7										
Wohlfahrtserwerbslose	,,	367,9	.	.	.	.	305,3	.	.	167,8	.	.	.	.	*) 139	.	.
Arbeitslosigkeit, Großbritannien[3])	,,	*2025,0*	.	.	.	*1881,5*	.	.	.	*1627,8*	.	.	*1601,2*	.	.	.	.
Produktion, arbeitstäglich																	
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	346,8	323,4	321,2	336,6	331,6	327,2	332,7	345,3	420,7	410,9	421,4	419,3	434,9	411,7	415,5	.
— in Deutsch-Oberschlesien	,,	65,6	66,5	68,4	69,1	67,8	61,7	58,8	66,9	77,6	75,5	77,8	77,4	74,8	77,9	79,7	.
Kokserzeugung im Ruhrrevier	,,	71,9	70,3	70,5	70,2	69,6	70,0	67,0	65,6	81,4	80,8	81,2	81,0	80,7	81,5	81,8	.
Steinkohle, Großbritannien[4])	,,	*833,3*	*805,3*	*810,1*	*802,0*	*771,4*	*779,9*	*829,0*	*648,5*	*863,4*	*853,3*	*862,2*	*886,6*	*897,3*	*777,6*	.	.
Verkehr, arbeitstäglich																	
Wagenstellung der Reichsbahn	1 000	117,6	124,1	128,8	131,0	129,4	131,5	129,9	129,7	133,6	136,2	139,0	143,1	143,5	144,3	146,3	.
Kreditsicherheit																	
Vergleichsverfahren	Anzahl	12	9	12	10	7	4	7	6	6	6	15	10	3	.	.	.
Eröffnete Konkurse	,,	52	52	55	51	53	44	38	33	55	71	51	50	35	.	.	.
Reichsbank																	
Gold- und Devisenbestand	Mill. *RM*	77	77	77	.	77	77	72	72	73	73	.	73	73	73	73	74
Kapitalanlagen	,,	4805	4552	4502	.	4352	4968	4878	4764	5437	5086	.	5002	4945	5640	5217	4986
darunter:																	
Wechsel- und Lombardkredite	,,	4141	3891	3843	.	3692	4312	4231	4135	4913	4567	.	4504	4450	5162	4761	4541
Deckungsfähige Wertpapiere	,,	348	347	344	.	340	336	327	309	222	218	.	196	182	167	145	133
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	,,	652	611	572	.	673	768	699	776	785	659	.	716	835	970	816	789
Bundes-Reserve-Banken U.S.A.																	
Diskontierte Wechsel	Mill. $	*6,9*	*5,7*	*4,9*	*5,6*	*6,1*	*7,3*	*5,5*	*6,2*	*4,1*	*7,3*	*4,9*	*4,3*	*7,7*	*12,0*	*8,2*	*11,2*
Regierungssicherheiten	,,	*2430,2*	*2430,8*	*2430,3*	*2430,3*	*2430,3*	*2430,2*	*2430,3*	*2430,3*	*2430,2*	*2430,2*	*2430,2*	*2430,2*	*2430,2*	*2430,2*	*2459,1*	*2486,6*
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. *RM*	6196	5954	5913	.	5726	6266	6114	5999	6738	6523	.	6384	6278	6838	6481	6309
davon Reichsbanknoten	,,	4177	3988	3965	.	3843	4267	4139	4061	4816	4621	.	4522	4445	4938	4646	4498
Postscheckverkehr[6])	,,	1318	1238	1329	1154	1334	1407	1231	1270	1537	1415	1576	1392	1460	1456	1583	.
Postscheckguthaben (Bestände)	,,	552	611	574	557	605	634	694	659	645	694	680	648	810	762	718	.
2. Wertbewegung																	
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Debetzinsen[6])	,,	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Kreditzinsen[7])[8])	,,	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Blankotagesgeld	,,	2,98	3,13	3,08	3,09	3,15	3,33	3,00	2,88	2,63	2,85	3,04	3,23	3,31	3,38	2,75	2,42
Monatsgeld	,,	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	[14])3,09	3,03	3,06	3,08	3,14	3,03	3,03	3,11
Privatdiskont	,,	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,90
Warenwechsel mit Bankgiro	,,	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	[15])3,30	3,32	3,25	3,28	3,28	3,35	3,32	3,21
Normale Spareinlagen	,,	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Rendite der 4½%-Pfandbriefe	,,	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,59	4,59	4,59	4,58	4,58	4,57	4,56	4,55
Call money New York	,,	*0,75*	*0,75*	*0,75*	*0,75*	*0,75*	*0,75*	*0,75*	*0,75*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
Privatdiskont London	,,	*0,55*	*0,56*	*0,56*	*0,56*	*0,55*	*0,56*	*0,56*	*0,56*	*0,56*	*0,55*	*0,55*	*0,55*	*0,55*	*0,55*	*0,55*	*0,55*
,, *Zürich*	,,	*2,31*	*2,31*	*2,31*	*2,32*	*2,25*	*2,25*	*2,25*	*2,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
,, *Amsterdam*	,,	*0,99*	*1,00*	*1,32*	*1,34*	*0,98*	*1,31*	*1,20*	*1,19*	*0,25*	*0,25*	*0,25*	*0,26*	*0,12*	*0,19*	*0,19*	*0,19*
Effektenmarkt																	
Festverz. 4½%-Wertpapiere																	
Kursniveau, gesamt[9])	v. H.	95,31	95,34	95,34	95,32	95,26	95,28	95,35	95,38	97,57	97,65	97,68	97,71	97,73	97,95	98,20	98,52
—, Pfandbriefe	,,	95,98	95,98	95,98	95,96	95,93	95,96	96,00	96,03	98,07	98,12	98,14	98,16	98,17	98,41	98,62	98,90
—, Kommunal-Obligationen	,,	93,97	94,05	94,06	94,05	94,02	94,02	94,07	94,08	96,32	96,39	96,45	96,54	96,61	96,84	97,18	97,59
—, Öffentliche Anleihen[10])	,,	93,77	93,87	93,87	93,78	93,54	93,52	93,77	93,86	96,81	97,07	97,16	97,11	97,08	97,16	97,53	97,92
5% Industrie-Obligationen	,,	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	101,48	101,94	102,32
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	93,6	93,3	92,3	93,1	94,2	94,8	95,6	96,2	108,3	109,0	109,8	109,6	109,0	109,1	109,5	110,8
—, Bergbau und Schwerindustrie	,,	100,4	99,7	98,5	99,8	101,7	102,7	103,6	104,3	119,8	120,7	121,6	120,6	119,8	119,6	120,0	121,5
—, Verarbeitende Industrie	,,	86,8	86,6	85,5	86,3	87,1	87,6	88,4	89,1	100,7	101,1	101,8	101,9	101,6	101,7	102,1	103,3
—, Handel und Verkehr	,,	99,3	99,1	98,3	98,9	99,5	99,9	100,7	101,0	110,9	112,2	113,0	112,7	112,1	112,3	112,8	113,8
Devisenkurse in Berlin																	
New York	*RM* je $	2,4620	2,4608	2,4690	2,4715	2,4795	2,4885	2,4863	2,4884	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4908	2,4912
London	*RM* je £	12,29	12,28	12,29	12,29	12,29	12,33	12,31	12,30	12,18	12,17	12,16	12,17	12,17	12,18	12,21	12,23
Paris	*RM* je 100 fr	16,43	16,42	16,40	16,40	16,39	16,41	16,40	16,41	11,58	11,53	11,39	11,43	11,44	11,45	11,33	11,12
Warenpreise																	
Indexziffern																	
Reagible Waren[11])	1913 = 100	74,1	74,2	74,3	74,5	74,5	74,6	74,6	74,5	82,1	82,5	83,5	83,8	82,5	82,9	82,1	80,4
Großhandelspreise (gesamt)	,,	103,6	103,5	103,6	103,6	103,6	103,7	103,7	103,8	105,8	106,0	106,1	106,2	106,1	106,2	106,2	105,9
Agrarstoffe	,,	104,6	104,3	104,4	104,5	104,7	104,9	105,0	105,3	103,4	103,7	103,8	103,8	103,9	104,0	104,3	104,3
Industrielle Rohstoffe u. Halbwaren	,,	93,8	93,7	93,8	93,7	93,7	93,5	93,5	93,5	98,0	97,8	98,1	98,4	98,1	98,2	97,8	97,0
,, Fertigwaren	,,	119,9	120,0	120,1	120,2	120,2	120,2	120,3	120,2	123,2	123,5	123,5	123,6	123,6	123,7	123,6	123,7
darunter: Produktionsgüter	,,	113,0	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2
Verbrauchsgüter	,,	125,2	125,4	125,6	125,7	125,7	125,8	125,9	125,9	130,7	131,3	131,3	131,4	131,4	131,6	131,5	131,7
Großhandelsindex:																	
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	*1926 = 100*	*83,2*	*82,8*	*82,4*	*82,4*	*82,5*	*82,4*	*82,4*	*82,6*	*90,9*	*91,0*	*92,9*	*93,7*	*94,3*	*94,7*	*94,5*	*94,5*
Großbritannien (Fin. Times)	*1913 = 100*	*97,3*	*97,3*	*97,1*	*97,5*	*97,4*	*97,4*	*97,5*	*97,4*	*113,6*	*114,9*	*116,8*	*118,2*	*120,0*	*120,6*	*119,8*	*118,9*
Großhandelspreise	*RM*																
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	173,0	175,0	175,0	175,0	175,0	177,0	177,0	177,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3
Rindshäute, südam.[12]), Hamburg	je ½ kg	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,53	0,54	0,54	0,56	0,56	0,58	0,62	0,61
Maschinengußbruch, Düsseldorf[13])	je t	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0
× *Baumwolle, New York loco*	*cts je lb*	*11,27*	*11,24*	*11,46*	*11,44*	*11,51*	*11,69*	*11,75*	*11,73*	*12,95*	*13,84*	*14,45*	*14,73*	*14,55*	*15,17*	*14,80*	**14,49*
× *Weizen, New York, hardw. loco*	*cts je 60 lbs*	*129,62*	*128,62*	*129,12*	*126,75*	*121,87*	*117,87*	*115,62*	*119,00*	*148,12*	*150,50*	*155,00*	*155,75*	*156,63*	*157,75*	*158,00*	**156,75*
× *Kautschuk, First crepe, London*	*d je lb*	*7⅜*	*7½*	*7 7/16*	*7 7/16*	*7 7/16*	*7½*	*7 9/16*	*7⅝*	*10 13/16*	*10 13/16*	*11 9/16*	*12⅝*	*12⅞*	*13¼*	*12¼*	**11 7/16*
× *Kupfer Electrolyt, London*	*£ je t*	*40,13*	*40,32*	*40,50*	*40,50*	*40,00*	*40,32*	*41,25*	*41,25*	*74,50*	*74,00*	*80,25*	*78,50*	*79,00*	*76,75*	*70,00*	**68,75*

[1]) Nach der Statistik der Arbeitsämter. — [2]) Seit Ende Oktober 1936 „Unterstützte der Reichsanstalt". — [3]) Ohne Nordirland; registrierte Arbeitslose. — [4]) Förderkohle. — [5]) Mittelwert aus Gutschriften und Lastschriften. — [6]) Debetzinsen zuzüglich Vorschußprovision; Satz der Stempelvereinigung. — [7]) Kreditzinsen für täglich fälliges Geld in provisionsfreier Rechnung. — [8]) Der Satz wird bestimmt durch das Habenzinsabkommen der Spitzenverbände der Geldinstitute vom 9. 1. 1932. — [9]) Ohne Reichsanleihen und ohne Industrieobligationen. — [10]) Ohne Reichsanleihen. — [11]) Maschinengußbruch, Schrott, Messingblechabfälle, Blei, Schnittholz, Wolle, Hanf, Flachs, Ochshäute, Kalbfelle. — [12]) Buenos Aires; getrocknet. — [13]) Werkseinkaufspreise. — [14]) Ab Januar 1937 einschl. des Satzes der Seehandlung. — [15]) Ab Januar 1937 Satz der Seehandlung. — *) Vorläufig. — × Originalpreise, jeweils Donnerstag.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr 24.–29. Febr. 1936	2.–7. März 1936	9.–14. März 1936	16.–21. März 1936	23.–28. März 1936	30. März bis 4. April 1936	6.–11. April 1936	13.–18. April 1936	Gegenwart 22.–27. März 1937	29. März bis 3. April 1937	5.–10. April 1937	12.–17. April 1937
		8	9	10	11	12	13	14	15	1	2	3	4
1. Tätigkeitsgrad													
Gesamtzahl der Arbeitslosen[1])	1 000	2514,9											
darunter:													
Hauptunterstützungsempfänger[1])	"												
in der Arbeitslosenversicherung	"	705,4											
in der Krisenunterstützung	"	1707,1											
Wohlfahrtsrentnerhaushalte	"	87,6											
Arbeitslosigkeit, Großstädte[2])	"	2992,9											
Produktion, arbeitstäglich													
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	356,8	352,4	321,2	330,8	321,4	322,2	302,8	130,7	410,0	424,8	424,7	419,4
— in Deutsch-Oberschlesien	"	66,0	66,5	68,4	69,1	67,9	67,9	67,8	27,8	78,5	77,7	77,9	77,0
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	71,9	70,3	70,6	70,[illegible]	69,[illegible]	69,[illegible]	69,[illegible]	28,[illegible]	78,[illegible]	78,[illegible]	78,[illegible]	78,[illegible]
Stahlerzeugung, Großdeutschland[3])	"	832,3	806,5	819,1	820,[illegible]	777,[illegible]	777,[illegible]	774,[illegible]	324,[illegible]	844,[illegible]	844,[illegible]	844,[illegible]	844,[illegible]
Verkehr, arbeitstäglich													
Wagenstellung der Reichsbahn	1 000	1177,0	1241,1	1228,8	1210,[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]
Kreditsicherheit													
Vergleichsverfahren	Anzahl	12	9	12	10	7	4	7	11	6	4	10	9
Eröffnete Konkurse	"	52	52	55	52	47	50	50	71	60	60	70	60
Reichsbank													
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	77	77	77	77	77	77	77	76	76	76	76	76
Kapitalanlagen	"	4805	4829	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]
darunter:													
Wechsel- und Lombardkredite	"	4141	3890	3[illegible]	3[illegible]	3[illegible]	3[illegible]	3[illegible]	3[illegible]	3[illegible]	3[illegible]	3[illegible]	3[illegible]
Deckungsfähige Wertpapiere	"	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848
Depositen (täglich fällige Verbind.)	"												
Notenumlauf	"	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]
Gesamtverbindlichkeiten	"	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	4[illegible]
Bestand an Reichsbankgeld	"	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]
Deckungsgrad	%	6,9	7,[illegible]	7,[illegible]	7,[illegible]	7,[illegible]	7,[illegible]	7,[illegible]	7,[illegible]	7,[illegible]	7,[illegible]	7,[illegible]	7,[illegible]
Reichsmarkgegenwert	"	14[illegible]	14[illegible]	14[illegible]	14[illegible]	14[illegible]	14[illegible]	14[illegible]	14[illegible]	14[illegible]	14[illegible]	14[illegible]	14[illegible]
Zahlungsverkehr													
Giroumsatz	Mill. RM	6[illegible]	6[illegible]	5[illegible]	5[illegible]	5[illegible]	5[illegible]	5[illegible]	5[illegible]	6[illegible]	6[illegible]	6[illegible]	6[illegible]
davon Reichsbankorten	"	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]	2[illegible]
Postscheckverkehr[1])	"	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]	1[illegible]
Postscheckgutschriften (Insolvenz)	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2. Wertbewegung													
Zinssätze													
Reichsbankdiskont	%	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Lombardzinsen[1])	"	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Kreditzinsen[1])	"	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Blankotagesgeld	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Monatsgeld	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Privatdiskont	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Warenwechsel mit Sperrfrist	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Normale Spareinlagen	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rendite der 4½%-Pfandbriefe	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Call money New York	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Privatdiskont London	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" Zürich	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
" Amsterdam	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Effektenmarkt													
Reichsanl. 4½%-Wertpapiere													
Kursniveau, gesamt[2])		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
—, Landbriefe		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
—, Kommunal-Obligat.		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
—, Öffentliche Anleihen[2])		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6%, Industrie-Obligat.		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aktienindex, gesamt	= 100	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
—, Bergbau und Schwerindustrie	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
—, Verarbeitende Industrie	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
—, Handel und Verkehr	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Devisenkurse in Berlin													
New York	RM	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
London	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Warenpreise													
Industrieller Bedarf	1913 = 100	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lebensmittel	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Industrielle Fertigwaren	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lebenshaltungskosten	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Index der Großhandelspreise	1913 = 100	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Index der Lebenshaltungskosten	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Index der Reichsbahnfrachten	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Index der Seefrachten	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Index der Lebensmittelpreise	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Index der Rohstoffpreise	"	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Index der Fertigwarenpreise

2. Beilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung

10. Jahrgang — Berlin, den 21. April 1937 — Nummer 16

Monatliche Zahlenübersicht — März 1937 — B

Gegenstand	Einheit[1])		1936 Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	1937 Jan.	Febr.	März
Anzahl der Werktage:			26	25	26	24	24	25	27	26	26	27	24	25	25	24	25
Verkehr																	
Reichsbahn: Wagengestellung, arbeitstägl.	1 000	D	117,8	116,6	128,6	130,6	138,1	136,8	133,9	133,9	142,4	150,8	154,1	139,0	126,3	131,0	140,6
Beförderte Güter[2])	1 000 t	S	30214	28943	32762	29712	31624	32428	33897	32824	35591	40354	38205	34524	*31884*	*31310*	.
Binnenwasserstraßen[3])	,,	,,	10912	9593	11607	11854	12928	13313	14116	13433	13471	14543	13623	13226	10276	9061	.
Seeverkehr mit dem Ausland[4])																	
Ankunft	,,	,,	1851	1754	1947	2123	2282	2449	2333	2248	2109	2084	2076	2046	1703	.	.
Abgang	,,	,,	1389	1198	1135	1070	1069	1063	1064	1177	1392	1455	1400	1471	1214	.	.
Reichspost (arbeitstägl.)																	
Aufgegebene Telegramme	1928 = 100	D	37,3	40,1	45,0	51,4	52,1	47,1	48,8	49,9	51,5	52,1	45,7	50,1	40,0	41,4	.
Fernsprechnahverkehr[5])	,,	,,	99,5	99,8	106,3	106,4	106,1	101,6	99,2	97,1	103,5	108,6	109,6	112,5	105,1	110,4	.
Fernsprechweitverkehr[5])	,,	,,	88,1	90,2	98,7	101,2	103,6	102,1	104,0	101,6	106,2	106,2	102,0	102,9	95,6	98,8	.
Beförderte Pakete[7])	,,	,,	84,7	92,2	99,5	107,6	107,2	89,0	88,1	88,1	98,8	109,8	118,1	148,1	88,0	99,9	.
Eingezahlte Postanweisungen und Zahlkarten:																	
Anzahl	,,	,,	105,1	105,2	103,1	112,6	113,0	105,2	107,0	101,8	101,6	109,4	116,1	126,7	109,3	109,6	.
Betrag	,,	,,	72,3	70,8	72,8	82,6	78,8	77,6	76,4	73,9	76,9	79,0	81,7	93,0	77,4	76,1	.
Binnenhandel (Umsätze)																	
Einkaufsgenossenschaften:																	
Kolonialwarenhändler																	
Edeka-Zentrale	1928 = 100	S	104,5	118,4	176,0	113,6	108,1	191,3	155,0	137,0	137,5	219,8	150,3	263,0	*100,9*	*123,5*	.
Edeka-Genossenschaften	,,	,,	99,8	99,8	111,6	111,5	113,7	120,0	141,9	122,7	131,2	146,1	130,0	142,1	*104,0*	*110,4*	.
Drogerien	,,	,,	103,9	94,5	116,6	118,0	120,6	118,8	125,2	113,2	116,9	123,8	127,8	142,5	*110,0*	*106,0*	.
Hausratgeschäfte	,,	,,	66,9	43,6	53,7	60,5	61,3	63,3	56,8	56,5	56,0	65,1	89,0	95,4	*58,0*	*54,5*	.
Uhrengeschäfte	,,	,,	51,5	65,0	89,1	72,1	64,6	62,1	42,8	63,9	99,9	140,4	131,1	161,0	*73,1*	*98,5*	.
Bäcker-Lokalgenossenschaften	,,	,,	82,5	82,6	91,4	90,3	94,4	92,8	111,0	95,6	101,5	103,4	99,0	109,7	*82,0*	*85,4*	.
Fleischer	,,	,,	55,6	53,3	55,2	60,9	55,5	61,1	65,3	119,7	124,9	83,1	59,3	68,3	*48,2*	*42,4*	.
Gastwirte	,,	,,	123,8	128,8	131,1	135,5	139,7	133,9	136,3	131,8	142,4	184,1	155,3	175,4	*134,4*	.	.
Schneider	,,	,,	44,9	44,8	68,4	63,3	65,6	53,8	49,2	45,1	62,3	83,6	79,9	74,0	*73,9*	*63,8*	.
Schuhmacher	,,	,,	60,6	59,1	60,5	63,4	69,6	64,1	65,0	66,2	74,8	77,8	76,9	63,7	*77,0*	*65,1*	.
Sattler und Polsterer	,,	,,	41,1	45,6	68,6	56,8	58,6	51,7	59,9	56,4	66,1	64,1	61,4	63,0	*53,3*	*75,6*	.
Maler	,,	,,	44,1	51,4	78,6	80,1	82,7	85,0	87,4	83,7	96,6	77,0	61,8	54,3	*48,0*	*62,9*	.
Holzverarbeitende Gewerbe	,,	,,	71,2	70,5	86,4	75,4	77,6	86,3	93,1	117,2	105,5	100,7	100,6	108,8	*81,5*	*78,0*	.
Metallverarbeitende Gewerbe	,,	,,	76,6	91,9	87,2	96,6	107,1	124,0	126,5	129,4	135,1	123,6	123,0	116,1	*94,2*	*96,6*	.
Einzelhandel insgesamt	1928 = 100	S	64,2	65,6	69,1	78,4	77,1	65,8	71,3	69,2	73,3	87,2	*75,7*	*120,4*	*71,3*	*69,4*	.
Nahrungs- und Genußmittel	,,	,,	73,6	76,0	75,8	83,1	80,9	72,2	80,4	80,3	82,0	90,9	81,7	119,0	*79,2*	*76,8*	.
Textilien und Bekleidung	,,	,,	58,8	60,5	65,8	77,5	81,2	59,6	63,6	54,9	61,4	90,6	69,4	135,9	69,5	66,9	.
Hausrat und Wohnbedarf	,,	,,	66,1	66,9	78,4	84,4	82,7	75,1	78,1	81,7	94,2	112,7	*97,3*	*116,0*	*76,4*	*79,1*	.
Fachgeschäfte des Einzelhandels:																	
Lebensmittel u. Kolonialwaren	1928 = 100	S	75,6	76,5	76,7	83,3	80,4	73,4	81,2	80,3	83,2	91,3	82,2	124,1	*80,8*	*78,3*	.
Gemischtwaren (vorw. Lebensm.)	,,	,,	82,5	89,8	90,1	101,0	103,3	93,3	109,6	106,2	104,9	115,6	103,0	139,9	*99,4*	*94,7*	.
Drogen[6])	,,	,,	60,3	60,0	63,8	77,4	84,0	74,9	80,3	75,4	75,4	75,4	70,9	109,2	65,7	61,8	.
Textil- und Manufakturwaren	,,	,,	60,9	63,3	68,7	79,4	83,1	61,1	64,4	55,8	63,5	93,7	71,3	141,1	72,1	70,2	.
Herren- und Knabenkleidung	,,	,,	54,0	50,6	74,7	106,7	104,0	59,9	75,1	52,2	64,9	121,5	84,5	128,6	69,0	58,9	.
Damen- u. Mädchenkleidung	,,	,,	48,4	51,7	51,0	60,7	67,3	50,4	50,0	68,2	50,0	87,7	63,2	97,7	56,3	59,7	.
Schuhwaren[8])	,,	,,	50,1	52,2	53,0	77,6	85,8	71,1	59,3	63,2	70,2	101,6	68,5	125,0	64,3	58,8	.
Möbel	,,	,,	74,1	69,8	90,1	91,8	97,5	92,0	94,0	93,2	108,6	138,4	113,6	118,4	86,3	85,5	.
Glas-, Porzellanwaren, Hausrat	1931 = 100	,,	77,9	75,7	85,8	97,3	88,1	74,9	94,7	96,0	105,6	109,1	*97,1*	*270,6*	*84,9*	.	.
Beleuchtungs- u. Elektrogeräte	1928 = 100	,,	51,0	66,8	58,4	72,1	50,2	48,4	44,7	61,5	74,4	66,2	*74,2*	*116,3*	.	.	.
Einkommen aus Lohn u. Gehalt	Mrd. *RM*	VS	.	*8,00*	.	.	*8,53*	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Verbrauch																	
Fleisch[6]) (Neue Reihe[9])	1 000 dz	S	3529	3218	3030	2693	2343	2296	2274	1932	2173	2608	3718	4842	3476	.	.
Zucker[10])	,,	,,	815	789	1109	921	1088	1489	1904	1242	1148	1879	1412	1314	815	950	.
Ausländ. Gewürze[11])	,,	,,	9,4	10,3	6,2	4,9	5,2	5,8	9,5	7,1	7,2	11,6	11,4	11,3	5,5	7,3	.
Kaffee[11])	,,	,,	144,6	84,8	116,1	123,9	128,3	129,3	148,2	113,9	130,0	142,7	132,9	159,0	139,0	133,8	.
Tee[11])	,,	,,	4,0	4,2	3,5	3,3	3,7	2,9	3,5	3,3	3,5	4,2	3,9	5,0	3,5	4,3	.
Kakao, roh[11])	,,	,,	65,4	67,4	65,9	56,6	54,2	66,5	54,4	54,5	68,4	81,6	70,5	57,0	32,4	68,7	.
Südfrüchte[11])	,,	,,	618,9	809,8	900,0	778,1	518,9	391,4	262,3	189,1	180,7	307,1	415,7	455,4	300,7	373,3	.
Bier[12])	1 000 hl	VS	.	8411	.	.	10921	.	.	11236	.	.	.	.	.	.	.
Zigaretten[13])	Mill. Stck.	S	2979	2690	3116	3173	3371	3362	3390	3169	3316	3542	3140	2968	2987	2822	.
Zigarren[13])	,,	,,	656	626	673	659	661	663	729	667	721	742	764	735	655	667	.
Rauchtabak[13])[14])	1 000 dz	,,	27,4	25,1	26,9	26,7	27,3	26,8	27,8	26,6	28,3	28,4	25,1	24,4	24,2	24,8	.
Außenhandel[15])																	
Einfuhr insgesamt	Mill. *RM*	S	363	334	356	361	337	360	346	346	336	356	356	367	336	347	409
Ausfuhr insgesamt	,,	,,	382	374	379	366	372	371	395	409	412	431	422	457	415	406	462
Einfuhr- (—) bzw. Ausfuhr- (+) Überschuß	,,	,,	+19	+40	+23	+5	+35	+11	+49	+63	+75	+75	+66	+90	+79	+59	+53
Einfuhr:																	
Ernährungswirtschaft	,,	,,	136	125	143	130	118	119	105	108	109	126	140	139	116	125	155
Gewerbliche Wirtschaft	,,	,,	227	209	213	231	219	241	241	237	227	230	216	228	216	219	250
Rohstoffe	,,	,,	138	123	125	140	131	140	139	133	126	127	123	128	131	134	150
Halbwaren	,,	,,	61	57	57	61	56	67	68	70	68	61	59	65	58	60	68
Fertigwaren	,,	,,	28	29	31	31	32	34	34	35	33	42	35	35	27	25	32
Ausfuhr:																	
Ernährungswirtschaft	,,	,,	10	8	9	7	7	6	7	5	5	6	7	9	8	7	8
Gewerbliche Wirtschaft	,,	,,	372	365	370	358	365	364	389	404	407	425	414	448	407	399	454
Rohstoffe	,,	,,	37	32	31	32	32	34	33	36	38	40	35	40	37	40	43
Halbwaren	,,	,,	40	38	39	36	36	35	38	37	40	40	38	43	41	39	42
Fertigwaren	,,	,,	295	295	301	290	298	295	318	331	328	346	342	365	330	320	369
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. *RM*	E	6092	6196	6266	6350	6438	6351	6447	6538	6653	6711	6646	6964	6724	6738	6838
Abrechnungsverk.[16]) } Reichsbank	,,	S	4962	4577	4824	4989	4849	5203	5371	4815	5288	5928	5089	5834	5405	5018	5800
Giroverkehr[17]) } Reichsbank	,,	,,	32019	28235	27195	29249	28027	29404	31380	27290	28990	31921	29425	33355	33007	29717	35969
Spargiroverkehr[18])	1 000 St.	,,	3821	3549	3676	3872	3719	3905	4238	3753	3954	4360	4072	4751	4166	3948	.
Spargiroverkehr[18])	Mill. *RM*	,,	1494	1328	1433	1437	1358	1522	1645	1428	1479	1582	1441	1821	1643	1479	.
Postscheckverkehr[19])	,,	,,	5747	5155	5548	5786	5509	5790	6122	5697	5998	6482	6051	6803	6257	5678	.

[1]) D = Monatsdurchschnitt, E = Monatsende, S = Monatssumme, VS = Vierteljahrssumme. — [2]) Im öffentlichen Verkehr. Einschl. Güterverkehr für Zwecke der Reichsautobahnen. — [3]) Ein- und Ausladungen in den wichtigeren Häfen. — [4]) Güterverkehr über 19 Seehäfen, ohne die Rheinhäfen mit Seeverkehr. — [5]) Ortsgespräche. — [6]) Von Ort zu Ort: Ferngespräche nach dem Inland, nach und aus dem Ausland und Schnellgespräche. — [7]) Ohne versiegelte Wertpakete, Verkehr im Inland, nach und aus dem Ausland. — [8]) Nach Ermittlungen der Forschungsstelle für den Handel. — [9]) Schlachtungen und Einfuhrüberschuß. — [10]) In den freien Verkehr gesetzte Mengen von Verbrauchszucker. — [11]) Einfuhrüberschuß. — [12]) Versteuerte und steuerfrei abgelassene Mengen abzüglich Ausfuhrüberschuß. — [13]) Versteuerte Mengen. — [14]) Feinschnitt und Pfeifentabak. — [15]) Reiner Warenverkehr; neue Gliederung. — [16]) Einschl. Eilavisverkehr; Einlieferungen. — [17]) Mittelwert aus Einnahmen und Ausgaben. — [18]) Reiner Spargiroverkehr über Girozentralen, einschl. Platzverkehr der Girozentralen; nur eine Seite gezählt. — [19]) Mittelwert aus Gutschriften und Lastschriften. — [9]) Erweitert und berichtigt auf Grund der erstmalig für 1935 auf die einzelnen Monate abgestellten Hausschlachtungen. — *Vorläufige Zahlen sind kursiv gesetzt.*

WOCHENBERICHT
DES
INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG
HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 10. Jahrgang, Nr. 16, vom 21. April 1937

Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telephonische Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

Das Typenproblem in der Kraftfahrzeugwirtschaft

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Am 20. Februar d. J. wurde anläßlich der Eröffnung der internationalen Automobilausstellung unter die erste Etappe planmäßiger Motorisierung der Schlußstrich gezogen und ein neuer Entwicklungsabschnitt eingeleitet. Die Aufgaben der nächsten Jahre faßte der Führer an diesem Tage in den folgenden vier Punkten zusammen:

1. „Die letzten Voraussetzungen für die Produktion des neuen Volkswagens sind sicherzustellen und mit dieser ist dann zu beginnen."
2. „Zu diesem Zweck ist eine Überprüfung all jener Bedingungen vorzunehmen, die eine Belastung oder Verteuerung der Produktion und Haltung dieses Kraftwagens mit sich bringen."
3. Innerhalb der deutschen Automobilindustrie ist „jene Typenbegrenzung vorzunehmen, die die Rentabilität der Werke ermöglicht, ohne sie zu zwingen, sich gegenseitig die einzelnen Typen abzujagen, die, von einer Fabrik mit Erfolg produziert, von allen übernommen, aber in kurzer Zeit zu einem allgemeinen Mißerfolg führen werden".
4. Deutschland ist „von der Einfuhr jener Stoffe unabhängig zu machen, die für die Erhaltung und den weiteren Ausbau der Automobilproduktion erforderlich sind".

Die Eigenerzeugung der für die Motorisierung notwendigen Rohstoffe — vom Führer als „die allerhöchste Aufgabe" bezeichnet — ist Teil eines umfassenderen Problemkreises, dessen Zentrum nicht in der Kraftverkehrswirtschaft liegt, eine Aufgabe, die ihre Lösung im wesentlichen außerhalb dieses Wirtschaftszweiges finden wird. Anders die drei ersten Aufgaben: Volkswagen — Haltungskosten — Typenwirtschaft. Mit ihnen ist der Kraftverkehrswirtschaft die Marschroute vorgeschrieben; von ihrer Lösung hängt es entscheidend ab, in welchem Tempo sich die Motorisierung in den nächsten Jahren weiter entwickeln wird.

Jede dieser drei Aufgaben wirft eine Fülle ökonomischer Probleme auf. Die Idee des Volkswagens stößt in wirtschaftliches Neuland vor. Die Haltungskostenfragen bedürfen mannigfaltiger und weitschichtiger Untersuchungen. *Auch die Typenbewirtschaftung und Typenbegrenzung verlangt systematische Vorbereitung und sorgfältige Vorstudien. Hier aber lassen sich sofort wenigstens die wichtigsten Tatsachen zusammenstellen, von denen die Überlegungen werden ausgehen müssen.* Die nachfolgende Untersuchung beschränkt sich auf die Personenkraftwagentypen; die Behandlung des Lastkraftwagenbaus und der Kraftraderzeugung bleibt weiteren Aufsätzen vorbehalten.

Der derzeitige Stand der Typenentwicklung und der Anteil der Typen an den Zulassungen

Das Typenprogramm 1937 der deutschen Automobilindustrie umfaßt 47 Haupt- und Nebentypen; rechnet man den Ford Eifel und V 8 hinzu, so sind es 49.

Die Haupttype wird gekennzeichnet durch die technische Eigenart der folgenden Aggregate:

1. des Motors: Hubraum und Zylinderzahl,
2. des Getriebes: Gangzahl und Untersetzung,
3. des Bremssystems: Mechanische, hydraulische, Saugluftbremsung, Druckluftbremsung.

Nebentypen lehnen sich eng an Haupttypen an. Beispiele für Nebentypen sind die von B. M. W.

und Wanderer in diesem Jahre neu herausgebrachten Sportmodelle.

Die Problematik der Typenfülle des deutschen Automobilbaus wird offensichtlich, wenn man demgegenüber die Aufnahmefähigkeit des deutschen Marktes für Wagen verschiedener Stärke- und Preisklassen untersucht. *Es zeigt sich, daß trotz der sehr stark gestiegenen Mengenumsätze der letzten Jahre auch 1936 größere Serien nur bei verhältnismäßig wenigen Typen in niedrigen Preisklassen aufgelegt werden konnten. In den oberen Preisklassen drängen sich die Typen, und der Absatz je Type ist gering.*

Die Untersuchung geht von dem Zulassungsergebnis des Jahres 1936 aus. Es fehlt ein nicht unbedeutender Teil der öffentlichen Aufträge. Da die Behörden meist mittelschwere und schwere Wagen abnehmen, dürfte die Situation in den höheren Preisklassen für die eine oder andere Type günstiger gewesen sein, als es nach der Zulassungsstatistik erscheint. Nicht nachweisen läßt sich auch der Auslandsabsatz nach Typen. Der Auslandsabsatz ist im vorigen Jahr auf 31 400 Wagen gestiegen, das sind schon rund 15 v. H. der Gesamtzulassungen. Bei einem Werk betrug der Anteil der Ausfuhr am Gesamtabsatz sogar 25 v. H. Trotzdem fallen weder die Ausfuhrergebnisse noch die Behördenaufträge so stark ins Gewicht, daß sie das Bild, das auf Grund der Zulassungsergebnisse entworfen werden soll, in wichtigen Zügen verändern würden.

Zugelassen wurden im Jahre 1936 rund 213 000 Wagen, davon entfielen 203 000 oder 95 v. H. auf die 41 Fahrzeuge des Typenprogramms 1936; der Rest verteilt sich auf einige eingeführte Fahrzeuge, auf wenige ältere, 1936 nicht mehr gebaute Modelle und zwei erst im Laufe des Jahres 1936 neue herausgebrachte Typen.

Von den 41 Typen des Programms 1936 lagen 10 in der Preisklasse bis 3000 RM; die billigste kostete 1 450, die teuerste etwa das doppelte[1]). Die Wagen dieser Klasse erzielten einen Absatz[2]) von 144 000 Stück, das sind 68 v. H. der Gesamtzulassungen. Obgleich in dieser Klasse die höchsten Umsätze erzielt wurden und verhältnismäßig weniger Typen vorhanden sind als in den höheren Preisklassen, erreichte auch hier nur die Hälfte der Typen mehr als 10 000 Zulassungen im Jahr. Im einzelnen wurden abgesetzt (in runden Ziffern):

41 000 Stück von einer Type (Opel 1,1 1, P. 4),
31 000 „ „ einer Type (Opel 1,3 1, Olympia),
18 bis 19 000 „ „ zwei Typen (DKW: Reichs- und Meisterklasse),
12 000 „ „ einer Type (Adler Trumpf-Junior),
7 000 „ „ einer Type (Ford Eifel),
4 300 Stück von zwei Typen (Hanomag Garant und Kurier zusammen)[1]),
3 800 „ „ einer Type (Hansa 1100),
2 200 „ „ einer Type (DKW Schwebeklasse).

13 weitere Typen lagen in der Preisklasse von 3000 bis 4500 RM; diese Preisklasse deckt sich mit der Hubraumklasse von 1,3 bis 2 Liter[2]). Abgesetzt wurden hier etwa 50 000 Wagen, das sind rund 23 v. H. der Gesamtzulassungen. Erhebliche Umsätze erzielten zwei Typen, die übrigen Fahrzeuge aber konnten nur in verhältnismäßig kleinen Serien aufgelegt werden. Es erreichten in dieser Preisklasse:

eine Type einen Umsatz von etwa 14 000 Stück (Opel 2 Liter),
zwei Typen zusammen einen Umsatz von etwa 12 000 Stück (Daimler Benz 170 V u. 170 H)[1]),
drei Typen einen Umsatz von 3000 bis 3 300 Stück (BMW 329, Wanderer W 40, Hanomag Rekord),
zwei Typen einen Umsatz von etwa 2 900 Stück (Daimler Benz 200, Adler Trumpf),
zwei Typen einen Umsatz von etwa 2 000 Stück (Hansa 1700, BMW 315),
drei Typen einen Umsatz von weniger als 1000 Stück (Stoewer Greif, Wanderer W 35, Adler Primus.

In Preislagen von mehr als 4500 RM verblieben noch 18 Typen. Der Marktanteil dieser Fahrzeuge war verhältnismäßig gering. Alles in allem wurden nur 18 500 Wagen dieser Preisklasse abgesetzt, das sind 8,7 v. H. der gesamten Zulassungen. 10 von diesen 18 Typen blieben mit ihren Zulassungen unter 500 Stück.

Absatz in den Preisklassen über 4500 RM

	Es wurden zugelassen:				
In der Klasse von	3 000 bis 4 000 Stück von	2 500 bis 3 000 Stück von	1 500 bis 2 000 Stück von	500 bis 1 000 Stück von	weniger als 500 Stück von
bis 3,3 Liter	2 Typen		1 Type	3 Typen	1 Type
über 3,3 bis 4,2 Liter		1 Type	1 Type		3 Typen
über 4,2 Liter					6 Typen
Zusammen	2 Typen	1 Type	2 Typen	3 Typen	10 Typen

Die Typenentwicklung der Nachkriegszeit[3])

Die Typenentwicklung in der deutschen Automobilindustrie läßt sich bis zum Jahre 1926 zurückverfolgen. In diesem Jahre wurden von 41 Werken 56 Personenkraftwagentypen (Haupt-

[1]) Verglichen wurden die billigsten Innenlenker.

[2]) Unter „Absatz" ist im folgenden immer der Absatz an inländische Käufer verstanden, soweit er von der Zulassungsstatistik erfaßt wurde.

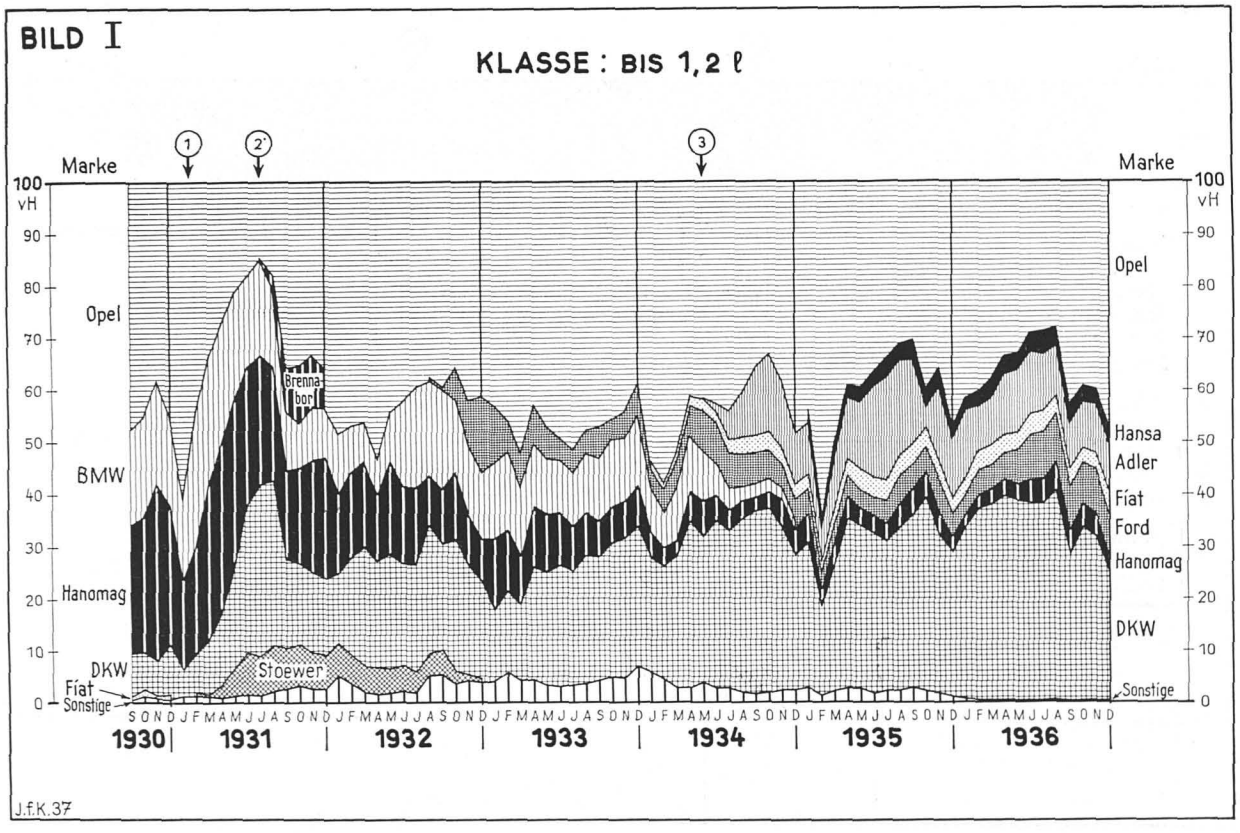
[1]) Von der Statistik zusammen ausgewiesen.

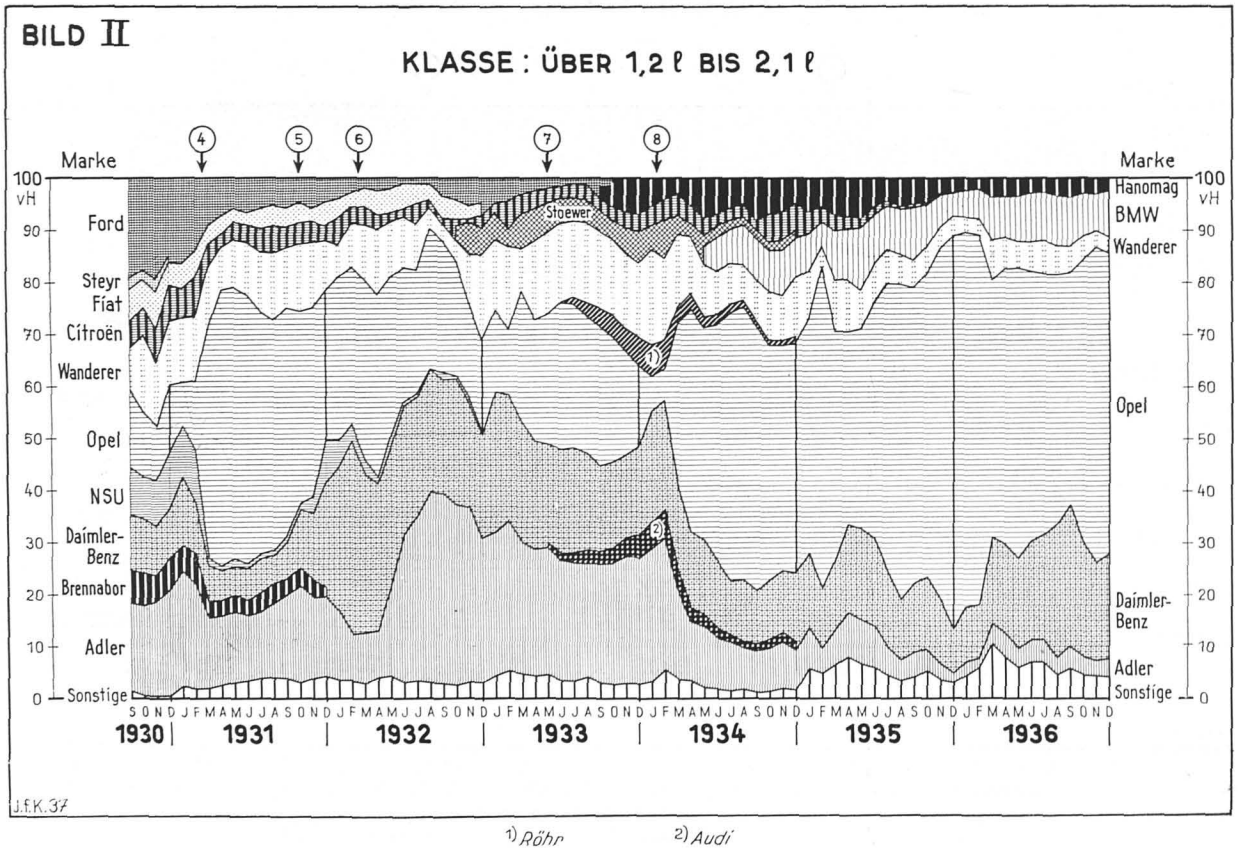
[2]) Nicht eingeschlossen werden kann in die Preisklasse nur der BMW-Typ 326, der bei 1971 ccm Hubraum etwa 5100 RM kostet. Von diesem Typ wurden etwa 1400 Wagen zugelassen.

[3]) Die Darstellungen dieses Abschnitts stützen sich auf die Konstruktionsstatistik des Reichsverbands der Automobilindustrie, die zum Teil in „Tatsachen und Zahlen", zum Teil in „Technische Zahlen und Tabellen" veröffentlicht worden sind. Beide Veröffentlichungen werden vom RdA herausgegeben.

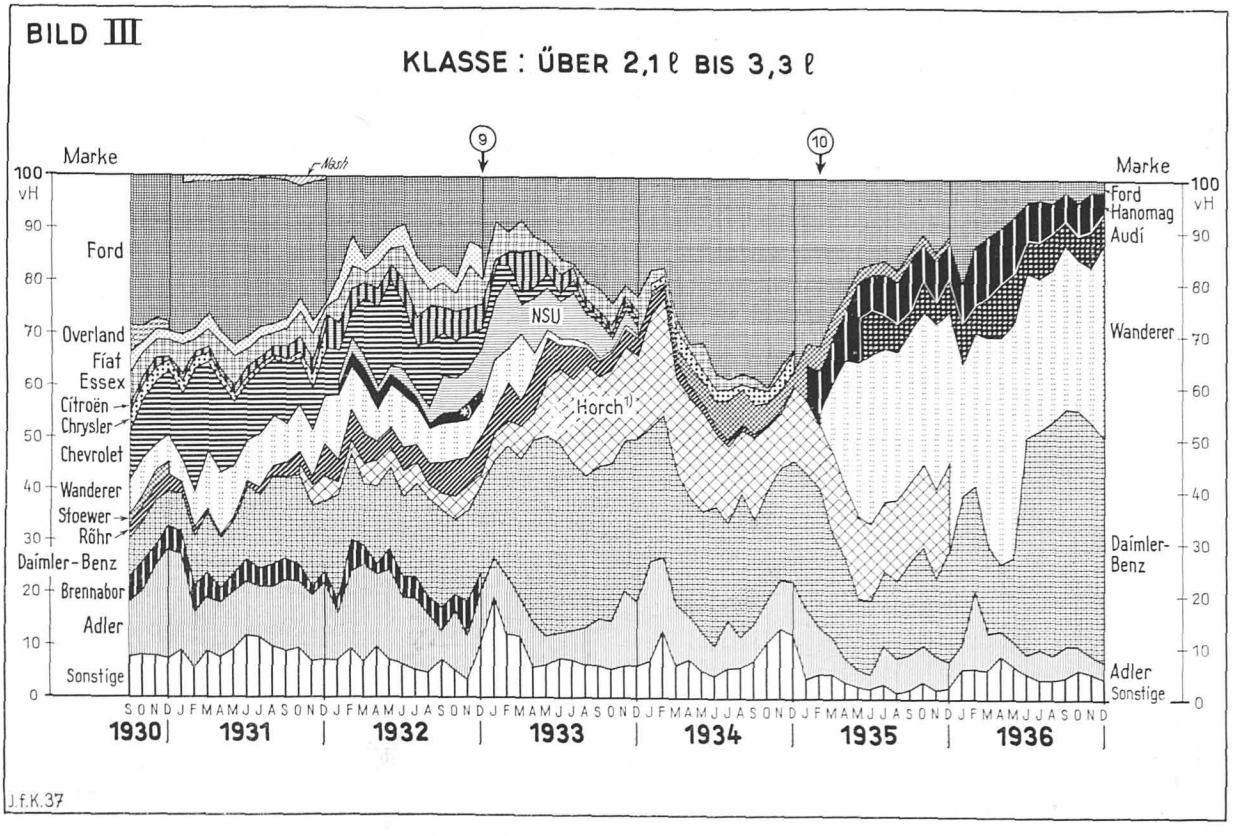
EINFLUSS DES TYPENWECHSELS AUF DIE MARKTBEWEGUNG

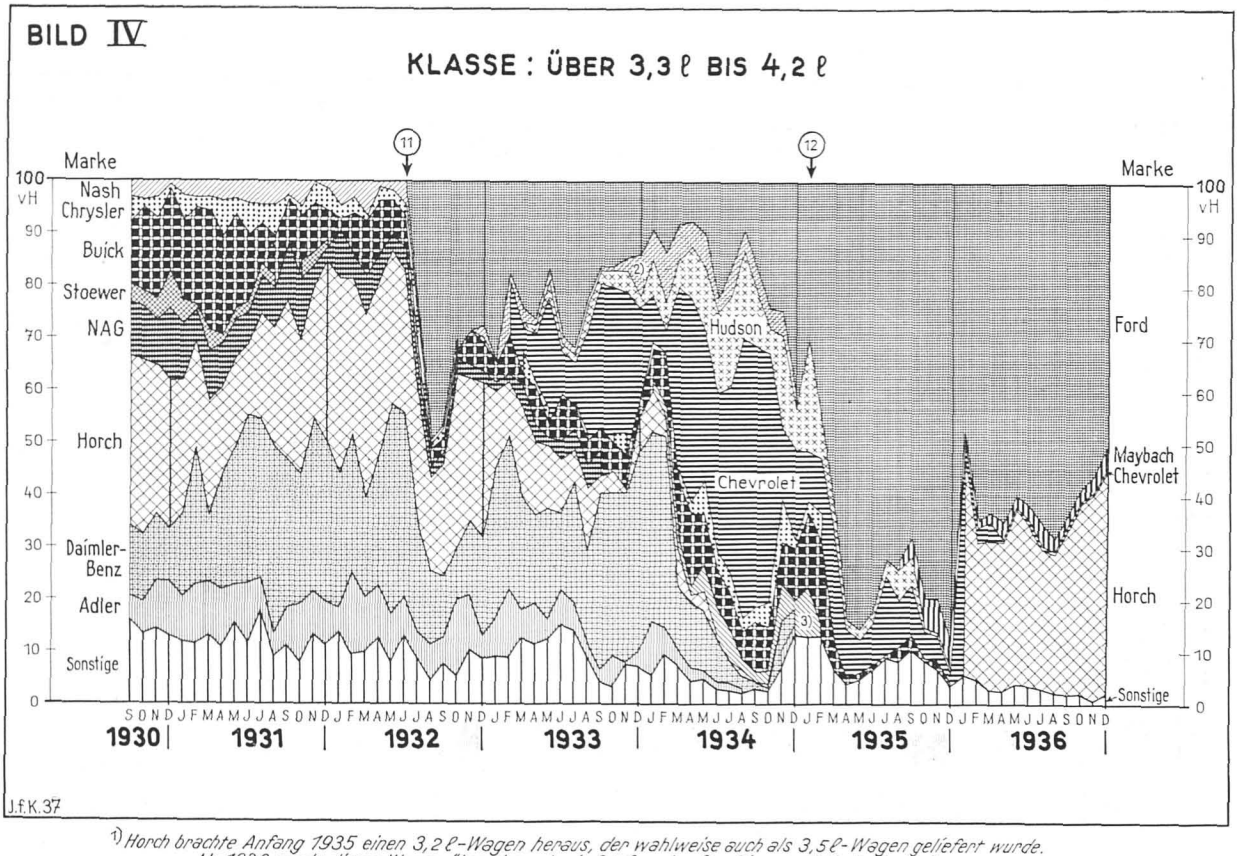
Anteil der wichtigsten Marken an den Zulassungen in den einzelnen Literklassen





1) Röhr 2) Audi





[1] Horch brachte Anfang 1935 einen 3,2 ℓ-Wagen heraus, der wahlweise auch als 3,5 ℓ-Wagen geliefert wurde. Ab 1936 wurde dieser Wagen überwiegend mit 3,5 ℓ verkauft. Eine statistische Aufteilung der Zulassungen dieser beiden Fahrzeuge liegt nicht vor.

*) Hansa [2] Studebaker [3] Graham Paige

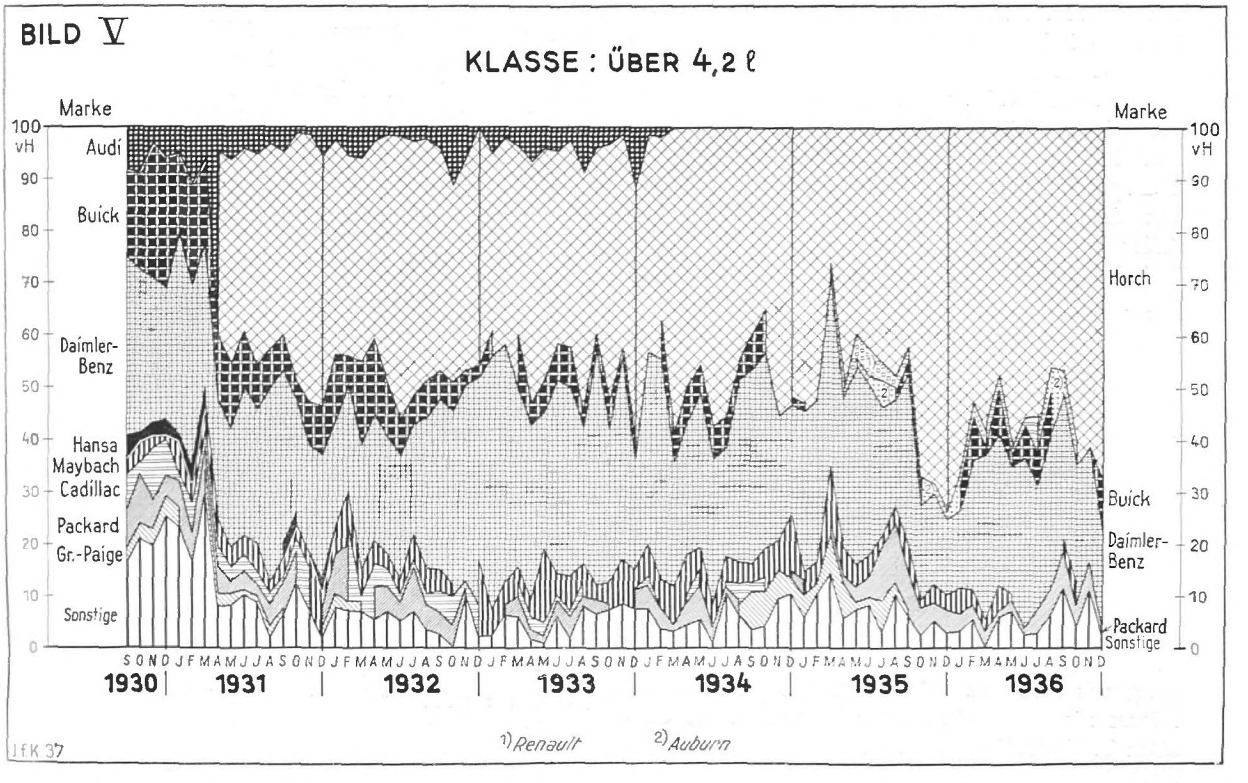
und Nebentypen) herausgebracht. Die Überfülle von Typen ergab sich damals aus einem Zuviel an Werken, von denen ein großer Teil — als Inflationsgründungen — in den nachfolgenden Jahren sehr schnell wieder verschwand.

1929 waren nur noch 17 Werke vorhanden, die Typenzahl war um mehr als ein Drittel auf 34 Haupt- und Nebentypen zurückgegangen. Die deutschen Werke setzten in diesem Jahre etwa 74000 Personenkraftwagen um. Das Verhältnis von Typenzahl zum Gesamtabsatz war also damals — trotz niedrigerer Typenzahl — erheblich ungünstiger als heute, denn 1937 werden sich 48 Typen in ein Produktionsvolumen von 250000 bis 300000 teilen.

vor allem auch der Automobilindustrie selbst — zwecks systematischer Typenbegrenzung überprüft werden wird.

Typenwechsel, Neueinführung von Typen und Marktentwicklung

Aber nicht nur auf die absolute Begrenzung der Typenzahl kommt es an, sondern ebensosehr auch auf die Typenstetigkeit. Der Typenwechsel, die Neueinführung von Typen, ist gesamtwirtschaftlich nur dann zu vertreten, wenn damit ein Fortschritt erreicht wird, der so groß ist, daß die Störungen und Verluste, die in den übrigen Werken entstehen oder entstehen können, gerechtfertigt erscheinen.



Wie sehr die Typenfülle ein Zeichen der Not, der Konkurrenz „um jeden Preis" ist, zeigt die Entwicklung in der schweren Krisis bis 1932. In diesem Jahre wurden in Deutschland von der gleichen Zahl von Werken wie 1929 60 Typen herausgebracht. Dabei war die Produktion seit 1929 um etwa 43 v. H. zurückgegangen. 60 Typen konkurrierten in diesem Jahre um ein Absatzvolumen von etwa 42000 Stück.

Von 1932 bis 1936 wurde die Typenzahl schrittweise aber erheblich abgebaut. 1936 brachten zehn Werke 41 Typen an den Markt, das bedeutet gegenüber 1932 eine Verminderung der Typen um etwa ein Drittel. 1937 hat sich die Typenverminderung nicht mehr fortgesetzt. Im Gegenteil, das Typenprogramm der diesjährigen Saison weist schon wieder 49 Typen nach, eine Entwicklung, die — im gesamtwirtschaftlichen Interesse, im Interesse der Motorisierung und

Die Neueinführung einer Type oder der Typenwechsel verursacht — wie nachgewiesen werden kann — fast regelmäßig starke Verschiebungen in den Marktanteilen der in den verschiedenen Preisklassen konkurrierenden Typen. Die neuerscheinende Type zieht den Käufer an. Entscheidend ist hierbei manchmal mehr „das Neue" an sich, als die technischen und sonstigen Vorteile, die gegenüber den „alten", nunmehr vernachlässigten Produkten geboten werden.

In den Bildern I bis V ist der Anteil der wichtigsten Marken an den Zulassungen in den verschiedenen Hubraumklassen von 1930 bis 1936 dargestellt. Es zeigt sich, daß sich die Marktanteile in fast allen Klassen ununterbrochen und oft außerordentlich stark verschoben haben. (Vgl. besonders Bild I Markierung 1, Bild II Markierung 4, 5, 6 und 8, Bild III Markierung 9 und 10 und Bild IV Markierung 11 und 12.)

Manchmal treten Typen auf, die einen gewissen Teil des Marktes an sich reißen, dann aber sehr bald, vielleicht schon nach wenigen Monaten verschwinden: z. B.: der Brennabor-Typ C in der Klasse bis 1,2 Liter (vgl. Bild I Markierung 2), oder die Kleinwagen-Typen von Röhr und Audi, die Mitte 1933 in der Klasse von 1,2 bis 2,1 Liter auftauchen (vgl. Bild II Markierung 7), Ende 1934 aber schon wieder völlig bedeutungslos geworden sind.

Wie kurzlebig die Erfolge selbst wichtiger Typen häufig sind, läßt sich an der Entwicklung der Klasse 1,2 bis 2,1 Liter studieren.

Anfang 1931 erscheint Opel mit einem neuen 1,8 Liter-Typ (vgl. Bild II Markierung 4). Sein Anteil an dem Absatz der Klasse steigt von 8,4 auf 52 v. H. Aber im Herbst des gleichen Jahres bringt Daimler-Benz einen 1,7 Liter-Wagen heraus (Bild II Markierung 5), der Anteil Opels geht wieder auf 30 v. H. zurück. Der Mercedes dringt vor, bis im Frühjahr 1932 — also nach wenigen Monaten — Adler mit Primus und dann mit Trumpf erscheint und die Führung in der Klasse übernimmt (Bild II Markierung 6). 1933 liegen Adler und Opel in dieser Klasse etwa gleich. Daimler Benz steht hinter diesen beiden zurück.

Aber Anfang 1934 tritt schon wieder ein durchgreifender Wandel in der Marktlage ein. Opel bringt den neuen 1,3 und 2 Liter-Wagen heraus (Bild II Markierung 8). Sein Anteil an der 1,2 bis 2,1 Liter-Klasse schnellt erneut auf 52 v. H. herauf. Adler und Daimler-Benz treten entsprechend zurück, der Anteil der Adler-Wagen an der Klasse geht von 25 auf 8 v. H., der Anteil der Mercedes-Typen von 21 auf 12 v. H. zurück.

Nun befand sich 1934 die Motorisierung schon in vollem Aufschwung; trotzdem war der Rückgang des Absatzes bei beiden Firmen in dieser Klasse nicht nur ein relativer, sondern die Umsätze in diesen Typen gingen auch absolut zurück. Erst 1936 hat Daimler-Benz in dieser Klasse — übrigens nach Einführung neuer Typen — den Stand von Ende 1933 wenigstens absolut wieder erreicht.

Nicht nur in Zeiten des Abschwungs, sondern auch im Aufschwung zwingt also die Einführung neuer Typen durch ein Werk unter Umständen andere, die Produktion zu drosseln oder ihrerseits das Typenprogramm zu ändern.

Adler dagegen hat einen Ausgleich in der 1,2 Literklasse gefunden. In der Saison 1934, also in der gleichen, in der Opel mit dem 1,3 und 2 Literwagen vorstieß, brachte Adler den Trumpf-Junior heraus (Bild I Markierung 3). Es ist dies nur *ein* Beispiel dafür, wie die Firmen — ob freiwillig oder durch die Konkurrenz dazu gezwungen, bleibe dahingestellt — von Zeit zu Zeit das Schwergewicht ihrer Erzeugung von einer Stärkeklasse in die andere verlagern. Ein anderes Beispiel bietet die Firma BMW. Sie verschwindet im Laufe des Jahres 1934 aus der Kleinstwagenklasse, zieht aber seit der Mitte dieses Jahres einen nicht unbedeutenden Teil des Absatzes in der nächst höheren Stärkeklasse (1,2 bis 2,1 Liter) an sich. Ein besonders gutes Beispiel bietet auch Ford (vgl. Bild III Markierung 10, Bild IV Markierung 12). Der Absatz von Fordwagen geht in der Klasse von 2,1 bis 3,3 Liter seit Anfang 1935 stetig und ziemlich schnell zurück. Dafür reißt aber in der nächst höheren Literklasse der Ford V 8 vorübergehend mehr als drei Viertel des Absatzes an sich.

Abschließend sei betont, daß all diese Beispiele nur angeführt worden sind, um zu zeigen, wie häufig in den letzten Jahren die Typen wechselten oder geändert wurden, und wie stark hierdurch die Absatzmöglichkeiten der einzelnen Werke beeinflußt wurden. Nicht beabsichtigt war, damit den *einzelnen* besonders genannten Fall zu kritisieren. Hierzu wäre erforderlich, den technisch-wirtschaftlichen Fortschritt, der mit der jeweiligen Neueinführung oder Weiterentwicklung einer Type verbunden war, zu untersuchen und zu beurteilen, eine Aufgabe, die hier nicht gelöst werden konnte. Auch ein abschließendes Urteil über die *gesamte* Typenbewegung kann noch nicht gegeben werden. Ein erster Einblick in die Zusammenhänge zwischen Typenentwicklung und Marktverhältnisse läßt es aber wahrscheinlich erscheinen, daß bei einer größeren Stetigkeit der Produktionsprogramme höhere Serien erzielt werden könnten. Damit würden sich die Abschreibungskosten vermindern lassen, ohne daß der technisch-wirtschaftliche Fortschritt notwendig leiden müßte.

Eine Typenrationalisierung würde ferner eine Verminderung der Lagerhaltung in allen Teilen der Kraftfahrzeugwirtschaft möglich machen. Abgesehen von den Kostenersparnissen, die sich hieraus ergeben würden, bedeutet die Herabdrückung der Läger vor allem aber auch, daß an anderen Stellen der Wirtschaft dringend benötigte Materialien und Rohstoffe freigesetzt werden können.

Die Kraftfahrzeugindustrie hat unter diesem Gesichtspunkt selbst die Forderung aufgestellt, „ältere Typen zu streichen oder so auslaufen zu lassen, daß sie im Verkaufsprogramm nicht mehr belastend in Erscheinung treten".

„Der Gedanke, daß in absehbarer Zeit eine gewisse Typenbereinigung und Aufteilung aus den gegebenen Rohstoffverhältnissen heraus eintreten muß" — schreibt der Leiter der Technischen Abteilung des Reichsverbandes der Automobilindustrie —, „ist nicht abzuweisen und ebenso, wie es die deutsche Kraftfahrzeug-Industrie verstanden hat, ihre Geltung auf dem Weltmarkt allen Widerständen zum Trotz zu behaupten, so wird es ihr auch gelingen, auf diesem Gebiet eine Klärung herbeizuführen, die sowohl dem Rohstoffbedarf als auch den Anforderungen des Käufers gerecht wird."

(Diese Sonderbeilage wurde auf Kunstdruckpapier gedruckt, um die Schaubilder möglichst klar zur Darstellung zu bringen.)